

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
FACULTAD DE DERECHO



TESIS DOCTORAL

**Instituciones básicas de derecho aeronáutico en
Iberoamérica**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR
PRESENTADA POR

Carlos Patricio Dinator Ramírez

Madrid, 2015

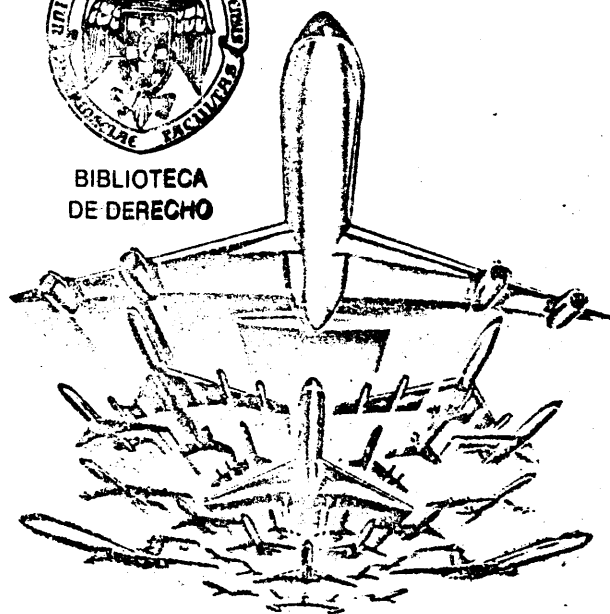
INSTITUCIONES BASICAS DE DERECHO AERONAUTICO
EN IBEROAMERICA

Tesis para optar al grado
de Doctor en Derecho

CARLOS PATRICIO DINATOR RAMIREZ



BIBLIOTECA
DE DERECHO



AÑO ACADEMICO 1972-1973

INTRODUCCION	I-IX
------------------------	------

CAPITULO PRIMERO

EL ESPACIO AEREO

<u>TITULO PRIMERO. DEL CONCEPTO Y SU IMPORTANCIA.</u> 1.-Generalidades. 2.-Doctrina y legislación. 3.-Importancia y problemas suscitados por el espacio aéreo. 4.-Problemas de derecho privado.	1
<u>TITULO SEGUNDO. SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO.</u> 5.-Origen de la cuestión. 6.-Soberanía limitada. 7.-Justificación de la soberanía. 8.-Nuevas tendencias en cuanto a soberanía sobre el espacio aéreo. .	5
<u>TITULO TERCERO. DELIMITACION DEL ESPACIO AEREO.</u> 9.-Delimitación inferior. 10.-Delimitación vertical. 11.-Delimitación en altura del espacio aéreo. 12.-Delimitación actual entre espacio aéreo y espacio superior.	10
<u>TITULO CUARTO. SOBRE EL DOMINIO PRIVADO EN EL ESPACIO AEREO.</u> 13.-Origen de la cuestión. 14.-El problema en los textos aeronáuticos. 15.-Problemas relacionados con el ruido de las aeronaves.	17
<u>TITULO QUINTO. CONDICION JURIDICA DEL ESPACIO AEREO.</u> 16.-Espacio aéreo y medio aéreo. 17.-El medio aéreo como objeto de derecho.	22

CAPITULO SEGUNDO

INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

<u>TITULO PRIMERO. CONCEPTO Y CARACTERISTICAS.</u> 18.-Del concepto. 19.- Características de la infraestructura.	27
<u>TITULO SEGUNDO. CONCEPTO DE AERODROMO Y FIGURAS CONEXAS.</u> 20.-Del concepto de aerodromo. 21.- Figuras conexas	31
<u>TITULO TERCERO. CLASIFICACION DE AERODROMOS.</u> 22.-Aerodromos civiles y militares. 23.-Aerodromos públicos y privados. 24.-Otras clasificaciones.	35
<u>TITULO CUARTO. AEROPUERTOS Y FIGURAS CONEXAS.</u> 25.- Concepto de aeropuerto. 26.-Aeropuertos internacionales. 27.-Figuras conexas con los aeropuertos internacionales.	39
<u>TITULO QUINTO. HABILITACION DE AERODROMOS.</u> 28.-De la habilitación en general. 29.-La habilitación en relación con aerodromos públicos y privados.	42

<u>TITULO SEXTO. TUICION Y ADMINISTRACION DE AERODROMOS.</u>	
30.-Fiscalización. 31.-Explotación de aerodromos. . .	44
<u>TITULO SEPTIMO. SERVICIOS DE PROTECCION AL VUELO.</u>	
32.-Características y clasificación. 33.-Tuición y administración.	48
<u>TITULO OCTAVO. TARIFAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA.</u>	
34.-Justificación. Clases.	52
<u>TITULO NOVENO. LIMITACIONES AL DOMINIO EN BENEFICIO DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE LA NAVEGACION AEREA.</u>	
35.-De las limitaciones al dominio en general. 36.-Naturaleza jurídica de las limitaciones al dominio. 37.-Obligación de señalamiento de obstáculos. 38.-Prohibición de construir y deber de suprimir obstáculos. 39.-Áreas o zonas de servidumbres. 40.-Efectos de las servidumbres. 41.-Otras servidumbres.	54

CAPITULO TERCERO

LA AERONAVE

<u>TITULO PRIMERO. CONCEPTO.</u> 42.-Generalidades. 43.-Delimitación del concepto de aeronave.	69
<u>TITULO SEGUNDO. CALIFICACION JURIDICA DE LAS AERONAVES. SU CONDICION DE RESERVA AEREA DEL ESTADO.</u>	
44.-Objeto de derecho. 45.-Calificación jurídica de la aeronave. 46.-La aeronave como cosa compuesta. 47.-La aeronave como cosa mueble registrable. 48.-La aeronave como reserva aérea.	74
<u>TITULO TERCERO. NACIONALIDAD Y MATRICULA DE LAS AERONAVES.</u> 49.-Generalidades. 50.-Criterios para determinar la nacionalidad. 51.-El criterio ecléctico. 52.-Importancia de la nacionalidad de las aeronaves. 53.-Peculiaridades de la nacionalidad de las aeronaves. 54.-Casos atípicos de nacionalidad de aeronaves. 55.-Marcas de nacionalidad y de matrícula. 56.-Pérdida de la nacionalidad	83
<u>TITULO CUARTO. CLASIFICACION DE LAS AERONAVES.</u> 57.-Clasificaciones técnico-aeronáuticas. 58.-Clasificaciones funcionales. 59.-Clasificaciones jurídicas. 60.-Aeronaves públicas y privadas.	94
<u>TITULO QUINTO. APTITUD DE LA AERONAVE PARA EL VUELO. SU INSPECCION INTEGRAL.</u> 61.-Generalidades. 62.-Aptitud técnica para el vuelo. 63.-Aparatos de comunicaciones. 64.-Aptitud jurídica para el vuelo. Documentación de a bordo. 65.-Inspección integral de las aeronaves.	103
<u>TITULO SEXTO. DERECHOS REALES SOBRE AERONAVES.</u> 66.-Generalidades. 67.-El dominio sobre aeronaves. 68.-Derecho del explotador	115
<u>TITULO SEPTIMO. ADQUISICION Y PERDIDA DEL DOMINIO.</u> 69.-Generalidades. 70.-Contratos y modos de adquirir. 71.-Los contratos y la adquisición del domi-	

nio de las aeronaves. 72.-Modos de adquirir el domi nio de las aeronaves. 73.-Presencia o apresamiento. 74.-La construcción. 75.-La ocupación. 76.-El aban dono de aeronaves. 77.-Prescripción adquisitiva de las aeronaves. 78.-Sucesión por causa de muerte. Tra dición. 79.-Pérdida de la propiedad de las aerona ves. 80.-Presunción de pérdida de la aeronave. . .	121
<u>TITULO OCTAVO. CARACTERES DEL REGISTRO DE AERONAVES.</u>	
81.-Justificaciones del registro de aeronaves. 82.-Características del registro. 83.-Organización registral.	140
<u>TITULO NOVENO. OBJETOS Y TITULOS SUJETOS A REGISTRO.</u>	
84.-Objetos sujetos a registro. 85.-Títulos sujetos a inscripción. 86.-Inscripción del dominio imperfec to. 87.-Inscripción del certificado de aeronavegabi lidad.	146
<u>TITULO DECIMO. REQUISITOS EXIGIDOS RESPECTO DE LA PRIMERA INSCRIPCION REGISTRAL.</u>	
88.-Requisitos de la primera inscripción registral.	152
<u>TITULO DECIMOPRIMERO. EFECTOS DE LA INSCRIPCION RE- GISTRAL.</u>	
89.-Efectos públicos. 90.-Efectos priva dos	155
<u>TITULO DECIMOSEGUNDO. CANCELACION DE LA INSCRIPCION REGISTRAL.</u>	
91.-Causales de cancelación de la ins cripción registral.	157
<u>TITULO DECIMOTERCERO. CREDITO E HIPOTECA AERONAUTI- COS.</u>	
92.-Generalidades. 93.-Características del ré gimen hipotecario de aeronaves.	160
<u>TITULO DECIMOCUARTO. OBJETOS SUSCEPTIBLES DE HIPOTE- CA AERONAUTICA.</u>	
94.-Casos ordinarios de hipoteca ae ronáutica. 95.-Hipotecas atípicas	166
<u>TITULO DECIMOQUINTO. CONSTITUCION DE LA HIPOTECA.</u>	
96.-Requisitos de la hipoteca. 97.-Requisitos forma les de la hipoteca	170
<u>TITULO DECIMOSEXTO. ALCANCE Y EFECTOS DE LA HIPOTECA.</u>	
98.-Alcance de la hipoteca. 99.-Efectos del grava men hipotecario.	174
<u>TITULO DECIMOSEPTIMO. EXTINCION DE LA HIPOTECA.</u>	
100.-Extinción del gravamen hipotecario.	178
<u>TITULO DECIMO-OCTAVO. EL PRIVILEGIO AERONAUTICO.</u>	
101.-De los privilegios en el Derecho Aeronáutico. 102.-Clases y categorías de privilegios. 103.-Alcan ce de los privilegios. Su extinción. 104.-Prelación y pago de los créditos privilegiados	179
<u>TITULO DECIMONOVENO. EMBARGO DE AERONAVES.</u>	
105.-Del embargo de aeronaves en general. 106.-Embargo pre ventivo de aeronaves	184

CAPITULO CUARTO

EL PERSONAL AERONAUTICO

<u>TITULO PRIMERO. DEL PERSONAL AERONAUTICO EN GENERAL.</u>	
107.-Generalidades	189
<u>TITULO SEGUNDO. LA TRIPULACION.</u>	
108.-Personal aeronavegante y tripulación.	192
<u>TITULO TERCERO. LICENCIAS DEL PERSONAL AERONAUTICO.</u>	
109.-Concepto y tipos de licencias aeronáuticas.	
110.-Caracteres de las licencias. 111.-Otras particularidades de las certificaciones	196
<u>TITULO CUARTO. DEL COMANDANTE DE AERONAVE EN GENERAL.</u>	
112.-Generalidades. 113.-Caracteres generales de la figura del comandante de aeronave. 114.-Requisitos requeridos para ser comandante de aeronave	200
<u>TITULO QUINTO. FUNCIONES DEL COMANDANTE DE AERONAVE.</u>	
115.-Clasificaciones sobre las funciones del comandante. 116.-Funciones técnicas del comandante. 117.-Funciones del comandante en la fase de pre-vuelo. 118.-Funciones del comandante en la fase de vuelo. 119.-Funciones del comandante en la fase de post-vuelo. 120.-Funciones disciplinarias del comandante. 121.-Funciones del comandante como oficial público .	207
<u>TITULO SEXTO. RELACIONES ENTRE COMANDANTE Y EXPLOTADOR.</u>	
122.-Generalidades. 123.-La representación legal y convencional del explotador.	219
<u>TITULO SEPTIMO. RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE Y TRIPULACION.</u>	
124.-Generalidades. 125.-Responsabilidades en que puede incurrir el comandante de aeronave. 126.-Responsabilidad de la tripulación	224
<u>TITULO OCTAVO. RELACIONES LABORALES Y PERSONAL AERONAUTICO.</u>	
127.-	230
<u>TITULO NOVENO. JEFES DE AERODROMOS.</u>	
128.-Características generales del régimen jurídico de los jefes de aerodromos. 129.-Funciones de los jefes de aerodromos.	235

CAPITULO QUINTO

LA CIRCULACION AEREA

<u>TITULO PRIMERO. CIRCULACION AEREA Y TRANSITO AEREO.</u>	
130.-Caracteres generales de la circulación aérea. 131.-Reglamentación del airo y tránsito aéreo.	236
<u>TITULO SEGUNDO. LAS AERONAVES MILITARES Y LA CIRCULACION AEREA.</u>	
132.-	243

<u>TITULO TERCERO. NORMAS LEGALES QUE CONDICIONAN LA CIRCULACION AEREA.</u>	
133.-Normas generales.	
134.-Normas particulares sobre despegue y aterrizajes.	
135.-Los seguros como requisito de circulación aérea	243
<u>TITULO CUARTO. LIMITACIONES Y RESTRICCIONES A LA CIRCULACION AEREA.</u>	
136.-Vuelos prohibidos.	
137.-Zonas prohibidas al vuelo.	
138.-Otras restricciones . . .	252
<u>TITULO QUINTO. CIRCULACION AEREA INTERNACIONAL.</u>	
139.-Rutas aéreas.	
140.-Despegues y aterrizajes.	
141.-Ingreso de aeronaves públicas en espacio aéreo extranjero.	
142.-Ingreso de aeronaves en vuelos no- regulares en espacio aéreo extranjero.	
143.-Ingreso de aeronaves en vuelo regular en espacio aéreo extranjero	255
 <u>CONCLUSIONES</u>	
<u>NOTA PREVIA.</u>	264
<u>I.-CONCLUSIONES GENERALES SOBRE LAS INSTITUCIONES BASICAS DE DERECHO AERONAUTICO EN IBEROAMERICA.</u>	
A.Manifestaciones de la unidad de principios en Iberoamérica.	
B.Principales manifestaciones de las diferencias legislativas en Iberoamérica.	
C.Principales vacíos en la legislación iberoamericana.	
D.Manifestaciones de la uniformidad legislativa en Centroamérica.	
E.Indicios de penetración anglosajona en la legislación iberoamericana.	
F.La intervención del Estado: una constante en Iberoamérica	265
<u>II.-CONCLUSIONES PERSONALES SOBRE CADA UNA DE LAS CINCO INSTITUCIONES BASICAS DE DERECHO AERONAUTICO.</u>	
A.Sobre el espacio aéreo.	
B.Sobre la infraestructura aeronáutica.	
C.Sobre la aeronave.	
D.Sobre el personal aeronáutico.	
E.Sobre la circulación aérea	279
<u>INDICE DE CITAS.</u>	
I.-Citas de la Introducción.	
II.-Citas del texto de la tesis	286
<u>APENDICE. TEXTOS LEGALES IBEROAMERICANOS</u>	324
<u>BIBLIOGRAFIA.</u>	325

El presente trabajo ha sido realizado en la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, bajo la dirección del Prof. Dr. D. Luis TAPIA SALINAS, a quien el autor se complace en expresar su más vivo agradecimiento. El Dr. TAPIA ha inspirado con sus lecciones, muchas de las reflexiones que se formulan en esta tesis, ha tenido la bondad de orientar la investigación emprendida y más aún, ha facilitado el acceso del suscrito a su biblioteca particular, lo cual permitió la consulta de tan rico fondo bibliográfico especializado. Todo ello compromete una vez más el reconocimiento del doctorando, para con el Prof. TAPIA SALINAS.

Asimismo, agradezco a mis compañeros, Licenciados Antonieta Valverde (México) y Alberto Zunino (Argentina), por la colaboración prestada.

Igualmente, el doctorando quiere dejar expresa constancia de su gratitud hacia el Instituto de Cultura Hispánica y por intermedio de tal Corporación, hacia toda la nación española, por haber hecho posible sus estudios en Madrid y por haberle brindado la oportunidad de poder conocer la cuna de la Hispanidad.

Por análogos motivos, el doctorando dá gracias a la Dirección de Aeronáutica y al Gobierno chileno, que le comisionaron para realizar el Doctorado en Derecho en España.

Carlos Dinator Ramírez

Ciudad Universitaria, Madrid, Marzo de 1973.

I N T R O D U C C I O N

¿Existe unidad o diversidad doctrinaria y legislativa en las instituciones de derecho aeronáutico de Iberoamérica?

¿Debe optarse por la uniformidad o por la diversidad de soluciones al plasmarse la futura legislación aeronáutica Iberoamericana?

Sin duda, una respuesta categórica para ambas interrogaciones, permitiría a los juristas de una vasta comunidad de lengua, raza, religión y tradición jurídica, encauzar el derecho aeronáutico, por las vías de la estricta nacionalidad o por el sendero del regionalismo.

No se nos escapa, que es atribución de los poderes del Estado, decidir en definitiva respecto de la segunda cuestión planteada, pero, resulta perfectamente claro, que compete a los juristas iberoamericanos, sentar doctrina sobre las dos grandes interrogantes apuntadas. El presente trabajo, pretende continuar el estudio emprendido por los hombres de derecho de Iberoamérica, en torno de la primera de ellas y para tales efectos hemos optado por analizar las llamadas "INSTITUCIONES BASICAS DEL DERECHO AERONAUTICO en los países iberoamericanos.

El presente análisis - doctrinario y legislativo - comprenderá en esencia cinco instituciones: espacio aéreo, infraestructura aeronáutica, la aeronave, personal aeronáutico y circulación aérea. El estudio del espacio aéreo y de la infraestructura aeronáutica, abarca el ámbito donde se desarrollan las actividades aéreas; el análisis de la aeronave, implica conocer la regulación jurídica del vehículo aeronáutico por excelencia; por su parte, el personal aeronáutico, está constituido por los sujetos, que de un modo u otro, desempeñan directamente, funciones técnicas en relación con la operación de las aeronaves; finalmente, las normas sobre circulación aérea, contienen el esquema jurídico fundamental dentro del cual pueden ser manipulados los aparatos aéreos, es decir, según VIDELA ESCALADA, la "dinámica" de la actividad aeronáutica.

El carácter básico de las instituciones mencionadas, deriva, por una parte, de que en conjunto constituyen el esquema fundamental en que se apoyan las relaciones jurídicas nacidas de la navegación aérea: los contratos aeronáuticos, los derechos aero-comerciales internacionales, el régimen de responsabilidad civil por daños causados por la navegación aérea, el régimen de conflictos de leyes y demás aspectos de derecho internacional privado, y desde luego, las consecuencias penales de ciertos hechos calificados como delito aeronáutico en las diversas legislaciones. Por otra parte, es "básico" el estudio de las instituciones aludidas, porque se limita al análisis de los principios generales contenidos en las normas de rango legal, cuyo desarrollo queda entregado normalmente, a la reglamentación respectiva.

La explicación precedente, resulta de gran utilidad para ir delimitando el tema escogido, porque, tanto el régimen de las relaciones y demás consecuencias jurídicas surgidas de la actividad aérea, cuanto los aspectos reglamentarios de las instituciones señaladas, no quedan comprendidos dentro de los límites de la presente tesis. Con todo, y por excepción, estimamos conveniente entrar en el análisis de la hipoteca aeronáutica, que según nuestro criterio, es una herramienta preciosa, para completar el estudio de la figura jurídica que constituye la aeronave.

Otra característica de 'éste estudio de las instituciones básicas de derecho aeronáutico, es su enfoque desde el punto de vista de la aviación civil; en atención a ello, los problemas jurídicos a que dá lugar la aeronáutica militar, sólo serán abordados tangencialmente.

También cabe aclarar, que las mencionadas instituciones básicas serán analizadas esencialmente en torno del derecho positivo vigente y por lo tanto, los aspectos de historia del derecho, sólo se tocarán en forma accidental.

Sin embargo, el título de ésta tesis se encuentra referido a un área geográfica conformada por España y Portugal y por los países de América, que una vez integraron los antiguos imperios español y portugués(A).

¿Qué justificación puede haber para estudiar en conjunto, instituciones jurídicas de regiones separadas por un océano? No cabe duda, que los factores de raza, religión, idioma, ideales humanistas y tradición jurídica, siguen conformando, como señala FERNANDEZ BRITAL, una plataforma donde descansa o puede descansar la uniformidad jurídica iberoamericana (B). No puede olvidarse lo afirmado por QUINTANO RIPOLLES, en el sentido de que, tanto en doctrina jurídica, como en alta especulación filosófica, el influjo de España, persiste en la América hispánica(C).

Pero todo éste fárrago de tradiciones comunes multiseculares, no bastan para justificar el intento de dar continuidad a dicha comunidad espiritual y polifacética, en una novel rama del derecho, como es el derecho aeronáutico. Pero ocurre, que hay ciertos y muy serios precedentes, que aún en ésta disciplina, revelan un sentimiento de comunidad iberoamericana, ya desprovisto de meros ribetes líricos o románticos.

En efecto, la primera manifestación trascendente del iberoamericanismo en el campo aeronáutico, tiene lugar ya en 1926, con la firma de la "Convención Iberoamericana de Navegación aérea", por representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala Honduras México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela(D). Al acuerdo se gestó como una clara reacción ante el texto primitivo de la Convención de París de 1919, y si bien le siguió en muchos de sus aspectos, innovó al facultar a los Estados, para aceptar o prohibir la circulación aérea sobre su territorio, respecto de las aeronaves pertenecientes a Estados no-contratantes. La Convención Iberoamericana crea la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea (C.I.A.N.A.), en el seno de la cual existiría igualdad en el derecho a voto, contrariamente a lo previsto por la antes citada

Convención de París (E). Si bien ésta Convención de Madrid de 1926, no entró en vigor sino entre Argentina, Costa Rica, Rep. Dominicana, El Salvador, España, México y Paraguay, que la ratificaron, sirvió eficazmente, para inspirar la posterior modificación del Convenio de París de 1919 (Protocolo de 1929, que entra en vigor en 1933), respecto de la admisión al vuelo de aeronaves matriculadas en Estados no-contratantes y en cuanto a la igualdad de voto en la C.I.N.A.(F).

Con posterioridad a la Convención de Madrid, el iberoamericanismo aeronáutico sólo volverá a emerger en el año 1960, con motivo de las Primeras Jornadas Hispanoamericanas de Derecho Aeronáutico, cuyo éxito condujo a la realización de otros torneos, con el nombre de Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, que se efectúan en Salamanca en 1964 y posteriormente en Granada (España) en 1967, en Quito, en 1970, en Valencia(Venezuela), en 1971 y también en Santiago(Chile) en 1972.

Las Segundas Jornadas Iberoamericanas, crean el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, con sede en Madrid, lo cual constituyó, como sostiene con acierto TAPIA SALINAS, el acontecimiento más importante, desde la Conferencia Iberoamericana de Navegación Aérea reunida en Madrid en 1926 (G). Las restantes Jornadas, realizadas con el patrocinio del Instituto, las publicaciones, el Anuario y las comunicaciones científicas de esta organización, son buena prueba del alto nivel de la ciencia jurídica y de la estrechísima vinculación de todos los cultores del derecho aeronáutico en la comunidad Iberoamericana.

Por otra parte, debe tenerse presente, que la crisis de denominado panamericanismo y aún del propio sistema interamericano, ha tenido también una expresión concreta en el campo jurídico-aeronáutico. En efecto, al reunirse un comité jurídico en la ciudad de Córdoba (Argentina) en 1963, por mandato de la III Conferencia Regional de Aviación Civil, se discutía el llamado proyecto de Código Aeronáutico Americano. En aquella oportunidad el delegado de los EE.UU. de N.A. Dr. Richard Bilder, manifestó textualmente que el sistema de derecho aeronáutico...

vigente en los EE.UU., hacía difícil la aceptación de una nueva codificación aeronáutica internacional(H). Esta actitud, sin duda trajo consigo de inmediato, la muerte prematura del mencionado proyecto americano y las esperanzas que algunos juristas pusieron en una fecunda cooperación en éste ambito, con el país al Norte del Río Grande.

Otros antecedentes de regionalismo aeronáutico iberoamericano, aunque de alcances más restringidos, son el centro-americanismo y el latinoamericanismo.

El movimiento centroamericano, que comienza a partir de 1951, con las Conferencias de Directores de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá, reviste suma importancia. Ha dado origen a una estrecha cooperación científica, cuya expresión máxima, es el Proyecto de "Código de Aviación Civil", aprobado en la Conferencia de Managua de 1954, con la recomendación de ser adoptado por los países miembros(I). No puede olvidarse tampoco, que éste regionalismo centroamericano ha tenido otros alcances prácticos de singular relieve, como es el Acuerdo para la creación de una Sociedad Intergubernamental, para prestación de servicios de ayuda y protección a la navegación aérea, suscrito en Tegucigalpa, en 1960, entre Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador, (J).

Por su parte, el latinoamericanismo, tiene su expresión más importante, en las Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, patrocinadas por A.L.A.D.A. (Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico) y manifiestan su elevado grado de madurez, en la concreción del Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano. Esta obra jurídica, que es objeto de estudio y perfeccionamiento desde las Jornadas de Buenos Aires en 1960, es según MAPELLI Y LOPEZ, intento que puede constituir un ejemplo a ofrecer al mundo entero(K); por su extraordinario valor científico, actualidad y posibilidades concretas de ser aceptado, lo incorporamos a nuestro estudio (versión Uberlândia, 1967), junto con el resto de las legislaciones vigentes en los países iberoamericanos.

+++++

del presente trabajo y los antecedentes que justifican circunscribirlo al área geográfico-jurídica de Iberoamérica. En las próximas líneas y en los cinco capítulos de la tesis, nos proponemos sustentar y comprobar la existencia de una unidad jurídico-aeronáutica iberoamericana, en cuanto a los principios y la doctrina que informan el derecho aeronáutico positivo de la región mencionada.

En efecto, somos de la opinión, de que la unidad jurídica de Iberoamérica, es en el campo aeronáutico una regla general con plena validez contemporánea. Las diferencias que acusan los diferentes textos legislativos de la región, sólo se explican como naturales manifestaciones del diverso grado de desarrollo de la técnica jurídica en los diversos países que la conforman, o bien, como el producto de una mayor o menos agilidad de los órganos legislativos, para evolucionar junto con las últimas tendencias del derecho aeronáutico.

La "comunidad" o "comunicabilidad" jurídico aeronáutica iberoamericana en materia de doctrina científica, parece evidente a los ojos del estudioso de la bibliografía de la región y, aún más, el nivel doctrinario alcanzado por la misma, ya evita al investigador, tener que acudir primordialmente a los autores ajenos a ella.

La referida comunicabilidad, ha operado también con respecto de los textos aeronáuticos vigentes, con recíproca influencia. Como podrá comprobarse en los capítulos siguientes, es muy grande la semejanza que presentan diversos tópicos de las instituciones básicas en estudio, entre los textos de Venezuela (1955), El Salvador (1955), Nicaragua (1956), y Honduras (1957). Por otra parte, el Código de Aere del Brasil de 1938, tuvo influencia en el Proyecto de Código Aeronáutico de Chile, el cual inspiró a los redactores del Código Argentino de 1954 (LL); a su vez, el citado Código Argentino, influyó muy seriamente en el vigente Código paraguayo de 1957.

Empero, y tal como sostiene MAPELLI y LOPEZ, las diferencias en los textos positivos son grandes (M), porque si bien existe unidad en la doctrina y en los principios esenciales, no existe en cambio "uniformidad" legislativa. Los textos de Bolivia, Cuba, Panamá y Portugal

tienen simple rango de reglamento específico y general sobre aviación civil. La misma legislación mexicana, se encuentra inserta en una Ley de Vías Generales de Comunicación, que abarca también otros medios de transporte.

En cuanto al origen de los textos aeronáuticos, puede apreciarse, que de todos ellos, sólo los de Colombia, Rep. Dominicana, Ecuador (Ley de Tránsito Aéreo de 1960), El Salvador, España, Guatemala, Nicaragua, Paraguay, Perú y Venezuela, han sido conocidos y aprobados por los respectivos Parlamentos (Cortes en el caso de España); a éstas leyes cabe agregar la chilena, dictada en virtud de facultades especialmente conferidas por el Congreso, al Poder Ejecutivo del referido país.

Tampoco puede olvidarse, que los textos aeronáuticos de Cuba, Bolivia, Colombia, Chile, Portugal y Uruguay fueron dictados con anterioridad a la suscripción de la "Convención sobre Aviación Civil Internacional", más conocida con el nombre de Convenio de Chicago (1944), que significó una sustancial modificación de las normas de derecho aeronáutico, especialmente, en los aspectos de orden público internacional.

++++++

De acuerdo con lo indicado precedentemente, el camino emprendido con los proyectos de legislación común, entre los cuales destacan el referido Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico y el futuro código iberoamericano, no persiguen la unidad pre-existente en el campo doctrinario y de los principios esenciales del derecho aeronáutico, sino, la "uniformidad" legislativa, que, como dice HAMILTON, si no se da en ésta materia, no se puede dar en ninguna otra (N).

No cabe duda de que el intento de uniformidad legislativa, tiene hondos razones prácticas. MAPELLI y EOPEZ, desde el punto de vista aero-comercial, ha indicado que la uniformidad es presupuesto básico de la cooperación entre empresas de diversos países, para la constitución de nuevos entes internacionales y para las explotaciones aérea, también en el nivel internacional (N). De otro lado y poniendo énfasis en los aspectos más necesitados de debate doctrinario, FOLCHI ha señalado como

materias de necesaria uniformidad: los contratos sobre utilización de aeronaves, las empresas multinacionales, la condición jurídica del comandante de aeronave, la responsabilidad del transportador aéreo, delitos aeronáuticos y responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo (O). Nosotros nos atrevemos a señalar otro motivo que abona la uniformidad legislativa: la necesidad de adoptar criterios comunes frente a la introducción de instituciones de derecho anglosajón, en nuestros países de antigua tradición civilista. Porque, como veremos más adelante, en algunos países de la América Central, la influencia del "common law" ya ha comenzado a manifestarse por ejemplo en el campo de la hipoteca aeronáutica y bajo formas que no guardan relación alguna con ordenamientos jurídicos de tradición civil. Un ejemplo clarísimo de éste tipo de legislación lo encontramos en la llamada "hipoteca de empresa aeronáutica", que aparece consagrada en los textos de México, El Salvador y Honduras(P).

En resumen, la uniformidad legislativa que se está realizando mediante los proyectos de codificación común, sirve eficazmente los intereses del progreso de la ciencia jurídica y de un sano regionalismo, el cual posee, según AGUILAR NAVARRO, una raíz histórica inexcusable(Q). La uniformidad será de éste modo, la concreción positiva y comunitaria, de la unidad jurídica, filosófica, tradicional y doctrinaria, de los países iberoamericanos; el que sea una realidad, constituye un imperativo para quienes propugnamos el imperio del derecho en todos ellos.

++++++

Para finalizar esta nota introductoria, debemos dar todavía dos explicaciones adicionales. La primera de ellas, es advertir que en éste trabajo, las concordancias de los textos positivos contenidas en las notas numeradas correlativamente, se encuentran referidas a los códigos y leyes de aviación civil iberoamericanos, cuya nómina figura en el apéndice; éstos textos se encuentran recopilados en la obra realizada por el Dr. ENRIQUE MAPELLI y LOPEZ, inserta en la bibliografía de la tesis. Con respecto de la Ley Española de Navegación Aérea y reglamentación pertinente, hemos acudido al texto editado en

ne' las últimas reformas a dicho texto legal.

La segunda explicación, tiene su origen en la reciente aparición de una nueva versión del Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano (Bogotá 1971) y cuyo texto ha sido objeto de difusión estando ya acabada la elaboración de ésta tesis.(S). Por la publicación en texto paralelo de las versiones de Bogotá y Uberlandia, podrá comprobarse, que ambas no difieren sustancialmente en las materias objeto de nuestro estudio (T).

+++++++
+++++

CAPITULO PRIMERO

E L E S P A C I O A E R E O

TITULO PRIMERO. DEL CONCEPTO Y SU IMPORTANCIA.

1.-GENERALIDADES.- Siguiendo un esquema que se ha hecho clásico en el estudio de las instituciones básicas del derecho aeronáutico, nosotros iniciaremos su tratamiento, con dos de ellas que revisten primerísima importancia teórica y práctica: el espacio aéreo y la infraestructura aeronáutica. Ambos institutos regulan el ámbito que es propio y específico de la actividad aeronáutica y puede afirmarse, que en términos generales contribuyen a determinar el campo de aplicación del derecho aeronáutico. (1).

Nos excusamos de explayarnos de inmediato sobre el tema de la infraestructura aeronáutica, que será objeto del capítulo siguiente, pero, no podemos sino destacar, que el ambiente o ámbito aeronáutico es de naturaleza compuesta, ya que no se agota con el concepto de espacio aéreo; la infraestructura, aparece como un accesorio imprescindible, que se suma a aquél, para complementar ese ámbito(2).

Con todo, el espacio aéreo es por excelencia el ambiente más característico y novedoso de la actividad aeronáutica, la cual se desarrolla fundamentalmente allí y sólo en forma complementaria en la superficie de la tierra (3); de todo ello resulta, que el espacio aéreo ocupe un lugar preponderante en el estudio del derecho aeronáutico (4) y que no pueda adelantarse en el estudio de éste último, sin dar adecuada solución a los problemas que el espacio aéreo engendra (5).

2.-DOCTRINA Y LEGISLACION.- Desde el punto de vista del jurista, el primero de los problemas planteados por el espacio aéreo, es la falta de un concepto preciso del medio aeronáutico, que especifique su esencia, lo delimite y

le atribuya claramente las necesarias cualidades jurídicas. Este es un fenómeno que puede apreciarse fácilmente, tanto en las convenciones internacionales, cuanto en las legislaciones internas y que ha traído aparejada una extraordinaria profusión de doctrina jurídica no siempre uniforme y aún sometida a evolución, luego de la invasión del espacio cósmico, por el hombre y su tecnología. Llevando la cuestión al área iberoamericana, apreciamos de inmediato, que las afirmaciones anteriores conservan toda su validez, puesto que los textos vigentes se limitan a atribuir ciertas cualidades jurídicas al espacio aéreo, sin comenzar o sin agotar la descripción conceptual (6). Más aún, algunas legislaciones, no utilizan la expresión "espacio aéreo", sino la de "espacio atmosférico" (7), que dado el estado actual de la investigación de las ciencias exactas, no puede aceptarse, por la imposibilidad material de establecer los límites de la atmósfera (8). Debemos destacar, que los textos de otros países de Iberoamérica, emplean la expresión "espacio" a secas (9), con lo cual la cuestión se complica aún más, porque estas normas dan a entender, la prolongación "ad infinitum" de los espacios aéreos nacionales, y esto, indudablemente, no guarda relación con el distinguo entre aeronáutica y astronáutica; esta distinción, arranca de la diferente situación jurídica que existe entre el espacio aéreo y el espacio cósmico (sideral, supra-atmosférico, exterior, etc). Es evidente, que mientras el convenio de Chicago consagra universalmente el principio de soberanía del Estado subyacente sobre el espacio aéreo, en materia espacial (esto es, cósmica), la regla imperante es la libertad, según dispone el artículo 1º del Tratado de 1967 (10) (11). Finalmente, no podemos sino mencionar, que la legislación portuguesa, no contiene referencia de ningún tipo al espacio aéreo, lo cual significa ciertamente un serio retraso de la normatividad vigente. (12).

3.- IMPORTANCIA Y PROBLEMAS SUSCITADOS POR EL ESPACIO AEREO.

A pesar de cuanto se ha dicho, es necesario poner de manifiesto, que la precisión en el alcance y sentido de la expresión "espacio aéreo", tiene, como señala la doctrina, capital importancia. La especialidad del derecho aeronáutico, tiene sus fundamentos y uno de sus límites más sustanciales, en razón de aquél y de las actividades que

dentro del mismo se ejercen.

Por otra parte, el hecho de haberse atribuido a los Estados soberanía sobre el espacio aéreo, tanto en textos multinacionales de universal vigencia (13), cuanto en las legislaciones aeronáuticas nacionales (14), nos permite apreciar la importancia del concepto y la necesidad de nitidez en el planteamiento de la cuestión, tan relacionada con uno de los atributos más fundamentales del Estado moderno.

Este último punto de vista, nos lleva a examinar también el problema del espacio aéreo en una perspectiva o dimensión de patrimonio económico nacional, hasta hace poco, insuficientemente destacada y que se reconoce en dos textos vigentes en nuestra comunidad iberoamericana (15), en forma explícita. Tal vez ello no sea sino el reconocimiento descarnado de una realidad económica y jurídica de nuestros días, pero a nuestro parecer, ésta tendencia puede traducirse en un futuro cercano, en una pérdida de la importancia de la noción de soberanía sobre el espacio aéreo, mientras adquiere importancia y relieve la idea de "espacio aéreo-bien patrimonial" de los Estados. Es tal la trascendencia de la explotación económica del espacio aéreo, que ella ha sido objeto de la más primorosa regulación internacional e interna de los Estados, sobre una base de estricta protección de los intereses nacionales y de negociación bilateral en los aspectos más delicados (16). Por ello ha podido sostenerse con razón, que la regulación del espacio aéreo condiciona en buena medida, el desarrollo y funcionamiento de la aeronavegación (17); esto puede verse con gran claridad en el sector del transporte aéreo internacional, regular y "a la demanda", condicionados por la prohibición (salvo arreglo bilateral) y la libertad reglamentada, respectivamente.

Finalmente, y siempre dentro de los aspectos que podríamos denominar "iuspublicísticos" del espacio aéreo, interesa conocer a carta cabal, la exacta dimensión de éste último; en primer término, su límite en relación con la superficie de la tierra y con la jurisdicción de los demás Estados (18). Pero, además se plantea

como problema, el conocimiento de la magnitud vertical del espacio aéreo, toda vez que, como ha dicho VIDELA, los convenios internacionales y la legislación comparada, consagran universalmente la soberanía de los Estados sibyacentes, sobre el espació aéreo, mientras que en materia espacial (espacio exterior), la regla imperante es la libertad(19) (20), tal como indicamos anteriormente.

4.-PROBLEMAS DE DERECHO PRIVADO.- Hasta aquí, nos hemos limitado a poner de manifiesto, los aspectos más relevantes que en el orden público genera el concepto de "espacio Aéreo" y que permiten desestimar alguna doctrina que sólo lo entiende en función de la propiedad raíz (21). Con todo, otra implicación del concepto en estudio, es la que dice relación con el dominio que los particulares ejercerían respecto del espacio situado por encima de sus predios (22) de su dominio o tenencia, "usque ad coelum" como sostuvieron los glosadores (23). Esto obliga al jurista a procurar la más exacta delimitación entre el concepto de espacio aéreo y el alcance del supuesto dominio que que el titular del suelo ejercería sobre el mismo. Ello importa hacer efectivos y compatibles el derecho que poseen los usuarios de la navegación aérea para ejercer su actividad aviatoria, con el derecho del propietario o tenedor del predio superficial, a procurarse un dominio o tenencia útil.

Hasta el presente, los esfuerzos de la doctrina para enunciar un concepto acabado sobre el espacio aéreo, han tropezado con muy serias dificultades, a tal punto, que eminentes juristas contemporáneos, nos dan simples ideas o aproximaciones generales al respecto (24); quizá, no pueda hablarse de un "espacio aéreo", sino de un "medio aéreo", que existe en el espacio inmaterial, como sostiene MATEESCO MATIE (25). Podemos comprobar, que de hecho, los autores han preferido abordar derechamente el estudio de los principales problemas derivados del espacio aéreo.

Por nuestra parte y sin entrar en el análisis del cumulo doctrinario surgido a propósito del concepto

espacio aéreo, iremos abordando en títulos sucesivos, lo relativo a soberanía, delimitación, dominio que ejercerían los particulares (incluyéndose en éste título los recientes problemas generados por el ruido de las aeronaves), para finalizar con las consideraciones sobre la naturaleza jurídica del espacio aéreo, todo ello referido al ámbito iberoamericano.

TITULO SEGUNDO. SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO

5.-ORIGEN DE LA CUESTION.- La actividad aeronáutica comienza a despertar los primeros recelos político-militares, luego del cruce del Canal de la Mancha por Bleriot (26), el 25 de septiembre de 1909; ya al término de la Primera Guerra Mundial, se consagrará en la "Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea", suscrita en París (13 de Octubre de 1919), el principio de la soberanía completa y exclusiva de los Estados, sobre el espacio "atmosférico" situado sobre su territorio (28), como una consecuencia de la falta de confianza entre vencedores y vencidos, de la exaltación del principio indicado, en los cuatro primeros años del conflicto y de que el texto de la referida Convención, fuera elaborado sólo por las grandes potencias victoriosas (29).

Este primer enunciado de la soberanía, adquiere importancia en casi todas las legislaciones que se inspiraron en la Convención de París y es mantenido literalmente hasta hoy, por los textos de Colombia (Art 2ª), Cuba (Art. 1ª), Chile (Art. 22), Ecuador (Art. 1ª), y Uruguay (Art. 1ª), debemos advertir, que en el caso de Colombia, el espacio aéreo es considerado además, como "parte integrante del territorio nacional", con lo cual se llega a la máxima exaltación, la intensidad del principio de soberanía (véase Art. 2ª). Por su parte, la legislación panameña, también contiene en su artículo primero, una soberanía completa y exclusiva, pero, referida al "espacio", sin limitaciones, lo cual lleva a la extensión inmoderada del ámbito de la soberanía nacional, en éste caso, en sentido vertical, con las complicaciones que se analizó ante-

riormente(30).

Siempre dentro del grupo de legislaciones nacionales que consagran el principio de la soberanía completa y exclusiva, podemos citar los casos de Brasil, Costa Rica, Rep. Dominicana, Guatemala, Honduras, Perú y además, el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico(31), éstos textos aluden al "Espacio Aéreo" y no al "Atmosférico" como hacía en Convenio de París y la doctrina en él sustentada (32). Esto significa desde luego un avance en el aspecto de la delimitación del ámbito aeronáutico, como veremos oportunamente (33).

6.-SOBERANIA LIMITADA.- A pesar de cuanto se ha dicho, la concepción de la soberanía absoluta, según la cual todo país soberano tiene el control total del espacio aéreo situado sobre su territorio, el derecho exclusivo de volar en ése espacio aéreo y el poder de excluir o de admitir en él a los aviones extranjeros y bajo las condiciones que estime convenientes,(34), se bate en retirada (35). GARCIA ESCUDERO sostiene que a consecuencia del Convenio de Chicago, se reconoce a los Estados, soberanía completa y exclusiva sobre su espacio aéreo, pero se la rodea de tantas y tales limitaciones, que inducen a pensar, qué es lo que en fin de cuentas, se quería dejar subsistente de aquella(36). Parece ser verdad que en Chicago, los Estados, a cambio de una declaración de soberanía en su favor, se han desprendido de gran parte de las facultades absolutas que normalmente les corresponderían, para asumir más bien funciones de policía de circulación aérea y de ejercicio jurisdiccional. Esto, tiene naturalmente conocidas y calificadas excepciones: la operación de aeronaves militares y demás aeronaves de Estado extranjeras, el ejercicio del tráfico interior (reservado a los nacionales) y el tráfico regular internacional; como puede verse, las excepciones indicadas tienen como fundamento la seguridad nacional y, en su mayoría, se fundan en razones de protección y conservación del patrimonio económico representado por la explotación del espacio aéreo.

Estas directrices han tenido reflejo en algunas legislaciones de Iberoamérica, un importante número

de legislaciones, entre las cuales figuran las de El Salvador, España, México, Nicaragua, Paraguay y Venezuela, atribuyen soberanía al Estado, aunque, ya no aluden los caracteres "completa" y "exclusiva"(37). Por lo demás, varios textos legales contienen normas expresas, según las cuales se concede a los tratados internacionales valor de ley y se supedita a ellos, sea el ejercicio de la soberanía, sea el ejercicio de la navegación aérea internacional, sea la policía de circulación aérea, o bien (una minoría), lo referente al transporte público internacional.(38). De ésta forma, la tendencia a la soberanía limitada sobre el espacio aéreo, puede venir consagrada en la ley nacional o bien, resultar aceptada indirectamente, por la ratificación del Convenio de Chicago, que actúa en éste caso, de común denominador Iberoamericano. Existe muchas razones para considerar limitada la soberanía sobre el espacio aéreo, nó sólo porque ningún derecho puede ser absoluto (39), sino además, porque el espacio constituye un ámbito para la comunicación entre los hombres (40), el continente idóneo para que ellos ejerzan el derecho que tienen a comunicarse con los demás. De allí que FRANCOZ RIGALT halla dicho con justa razón, que si bien el derecho de soberanía y el de volar libremente, se contraponen, limitados pueden coexistir (41).

7.-JUSTIFICACION DE LA SOBERANIA.— Sin embargo, la evolución doctrinal no puede detenerse en un mero reconocimiento de la soberanía limitada sobre el espacio aéreo. Es preciso dar un contenido real y una razón de ser a tal principio, que, cada día se entiende menos en función de la seguridad y estrategia militares.

El espionaje aeronáutico no es decisivo ni previsible hoy día, después de años de una actividad espacial, que opera fotografiando e incluso televisando desde el espacio; el poder de las armas intercontinentales, hace ridícula la prohibición de vuelo sobre determinadas zonas del territorio, según M.A. FERRER (42).

La antigua controversia entre los partidarios de la soberanía absoluta del espacio aéreo y los que sostuvieron la libertad irrestricta en el mismo, ya suficientemente analizada por los autores (43) y que arranca del

conocido aforrismo de FAUCHILLE "l'air est libre", tuvo como telón de fondo el fantasma del espionaje aéreo(44). A ésta concepción obedece la Convención de París de 1919 y en cierta medida, la de Chicago de 1944.

Pero, hoy día resulta difícil seguir negando la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo, que parece indispensable para el desenvolvimiento de aquél. La idea del territorio es inconcebible, sin el espacio aéreo que lo cubre (45) y el desposeimiento de éste, ha sido asimilado a una desmembración territorial(46). El derecho de los hombres a comunicarse entre sí, obliga a limitar la soberanía reconociéndose en gran medida la libertad de tránsito de las aeronaves civiles entre los Estados, ya que el sobrevuelo de un territorio extranjero, no implica conquista del ámbito aéreo, por la tripulación de la aeronave respectiva(47). La libertad de tránsito conforme a derecho, no contradice el ejercicio del poder de soberanía del Estado sobrevolado en su espacio aéreo, sin la cual el Estado dejaría de ser tal (48). Puede comprobarse, que en el caso de un río internacional, coexisten la soberanía del Estado y la libertad de tránsito por el río(49), que tienen los extranjeros, sin ser contradictoria de la soberanía del Estado ribereño, en la parte de las aguas que están bajo su dominio(50). Pero, como dice FERRER, una cosa es "libertad de tránsito", que como todo derecho, no es absoluto y debe ejercerse - en el caso de la aeronáutica - conforme a las leyes del Estado sobrevolado, y otra diferente, es la "libertad de tráfico"(51).

Como decíamos anteriormente, hay dos textos iberoamericanos, que reconocen la existencia de un patrimonio nacional, en el espacio aéreo que cubre su territorio, con lo cual se está reconociendo explícitamente, el nuevo prisma con que puede observarse la soberanía. La ley peruana, nos habla de un "patrimonio económico representado por la explotación del espacio aéreo", junto con hacer una declaración categórica de soberanía (52). La ley boliviana, también alude a un "patrimonio Aéreo de la nación", en vez de referirse al espacio aéreo y concibe a aquél, como un "dominio" (53).

Parece indudable, que la afirmación de sobera-

nía sobre el espacio aéreo, sustentada primero exclusivamente, sobre fundamentos de seguridad militar, lleva estrechamente aparejada hoy día, la consideración de los aspectos patrimoniales y económicos implicados en el tráfico aéreo (54); éste último aspecto será en el futuro, el escollo más serio para derribar los cimientos de la soberanía del Estado sobre su espacio aéreo. De ello dan fé, los obstáculos insalvables que encontró el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional en Chicago, el bilateralismo que se inicia en las Bermudas y la aceptación práctica de varios principios de la doctrina FERREIRA.

- 8.-NUEVAS TENDENCIAS EN CUANTO A SOBERANIA SOBRE EL ESPACIO AEREO.- No puede sino llamarnos la atención, un texto iberoamericano, que podría calificarse de anómalo en el contexto de la controversia doctrinaria sobre la soberanía en el espacio aéreo: nos referimos al Código Aeronáutico Argentino, que no contiene afirmación categórica de soberanía y que por ello, guarda debida correspondencia con el liberalismo que lo inspira. Es más, en el análisis de los artículos pertinentes (55), encontramos consagrado el principio de libertad de despegues, aterrizajes y circulación aérea, sin distinguirse entre aeronaves nacionales y extranjeras.

¿Cómo interpretar éste silencio respecto del concepto de soberanía? No podemos sino lamentar que ésta situación no halla sido objeto de un comentario específico en la magnífica y reciente obra de VIDELA ESCALADA(56). La ley argentina regula por cierto, cuanto se refiere al ingreso y salida de aeronaves extranjeras en el espacio aéreo nacional y naturalmente el Estado el control jurisdiccional del mismo, el control del tráfico aéreo y el de la seguridad aeronáutica.

El texto argentino en vigor no deja de ser sorprendente, habida cuenta de la categórica afirmación del principio de soberanía que se hizo en el artículo 2º del Código de 1954 y que en su tiempo fué calificada de incompleta, por no haber hecho referencia al espacio aéreo situado sobre ciertos territorios, respecto de los cuales

la Argentina reclama soberanía(57). A nuestro entender, el silencio de la ley citada no puede explicarse sino, por el deliberado propósito de no insistir ya en el principio de soberanía ya reconocido en Chicago, sino antes bien, en el control jurisdiccional, patrimonial y de seguridad aeronáutica en el espacio aéreo respectivo.

También en el caso de la reglamentación portuguesa, se nota la falta de la tradicional afirmación de soberanía, pero, en su caso, la situación es enteramente diferente, puesto que sus normas están influenciadas por un espíritu de control riguroso y absoluto del espacio aéreo por el Estado, en un regimen muy similar al que es propio de conflicto armado.

En cuanto a las orientaciones futuras sobre ésta materia, SEARA ha señalado, que la tan debatida cuestión de la soberanía sobre el espacio aéreo, puede encaminarse a una solución más amplia, persiguiendo el establecimiento de espacios aéreos supranacionales(58), utilizándose como instrumentos de despegue, la creación de órganos supranacionales de control de la circulación aérea, para vuelos sobre alturas determinadas: éstas serían las zonas aéreas supranacionales (59) con las cuales se evita toda interferencia a las soberanías. Son ejemplo de ellas las agencias EUROCONTROL en Europa, ASECNA en Africa y COCESNA en Centroamérica (60). En ésta línea, la legislación argentina contiene disposiciones que tienden a facilitar el establecimiento de acuerdos similares y dignas de ser imitadas en el resto de Iberoamerica(61).

TITULO TERCERO. DELIMITACION DEL ESPACIO AEREO.

9.-DELIMITACION INFERIOR.- Si los textos multinacionales y las leyes internas han reconocido a los Estados una soberanía sobre el espacio aéreo situado por encima de sus territorios y aguas jurisdiccionales, resulta que se antemano, éste ámbito de encuentra limitado.

La delimitación del espacio aéreo puede descomponerse en dos aspectos o tópicos fundamentales: el límite inferior horizontal, esto es, el plano situado en relación con la superficie de la tierra, a partir del cual

comienza a hablarse de espacio aéreo y, la delimitación vertical de dicho ámbito, con referencia a los espacios aéreos de los demás Estados y a los situados sobre el mar libre.

Entrando al análisis del primero de los aspectos indicados, la doctrina señala, que la cuestión de la delimitación inferior es de fácil solución, por cuanto el espacio comenzaría allí donde termina la superficie de la tierra, ya sea tierra firme, o el mar (62).

Enfocando este concepto desde el punto de vista de la soberanía, podemos apreciar que es perfectamente lógico y si relacionamos ésto, con los derechos que los titulares del dominio sobre predios superficiales ejercerían sobre el espacio aéreo, podemos comprobar, que tal afirmación de soberanía, no puede afectarles, toda vez, que el concepto de soberanía juega en forma paralela en relación al dominio superficial.

En los textos aeronáuticos iberoamericanos, no se contienen normas que señalen el plano inferior del espacio aéreo. Nosotros adherimos a la opinión de VIDELA, y por ello estimamos, que aquel arranca de la superficie misma de la tierra o de las aguas.

10.-DELIMITACION VERTICAL.- Con respecto al segundo aspecto a que antes se hizo referencia, es decir, la delimitación vertical de un espacio aéreo, en relación con otros, puede afirmarse, que el problema se encuentra íntimamente ligado a la tesis de libertad o de soberanía que se sustente sobre el espacio aéreo (63). Esto ha influido a su vez, en el concepto de frontera, entendido tradicionalmente, como una línea demarcatoria entre los Estados y que fué profundamente conmovido desde la aparición de las aeronaves (64).

En efecto, la primitiva idea de frontera "lineal", constituida por demarcaciones naturales y artificiales, apta para la defensa y conservación de la soberanía, en función del territorio (65), se vé trastornada por la aparición de la aviación, en una época en que

se sustenta aún, la idea de la libertad absoluta sobre el espacio aéreo (no sometido a soberanía por los Estados) y, de acuerdo con lo cual, el vuelo de aeronaves sobre territorio extranjero, no provocaba violación alguna de frontera, en tanto la aeronave no se posara en él. Este es el concepto llamado "frontera superficie" (66), que a su vez engendra la denominación de "aeródromo fronterizo", para designar aquellos campos aéreos, que aún estando situados en el centro geográfico de un territorio, son aptos para efectuar despegues y aterrizajes en operaciones aéreas internacionales (67) y que, con idéntica denominación son mencionados en la ley chilena por ejemplo (68).

Sin embargo y a raíz de la atribución de soberanía a los Estados sobre el espacio aéreo, el concepto de frontera habrá de evolucionar, puesto que se habrá agregado al territorio del Estado, un volumen que lo integra constituyendo una sola realidad (69), de tal modo, que el referido volumen abarca una zona de espacio comprendida dentro del plano vertical (70), que contornea la antigua línea que, durante siglos marcó los límites de cada país (71) y que se extiende hasta allí donde se fije la división con el espacio exterior, ésta es la llamada "frontera volumen" (72).

En Iberoamérica, sólo la ley boliviana contiene una afirmación explícita del concepto de frontera-volumen, referido al "patrimonio aéreo de la nación" (como se dijo, éste texto no menciona el "espacio aéreo") al disponer, que se entiende por tal, "la columna perpendicular de aire que cubre la superficie del territorio nacional, dentro del límite de las fronteras" (73).

En relación con la prolongación vertical del territorio del Estado, para constituir frontera-volumen, la doctrina ha reconocido a los países con litoral marítimo, el derecho de jerecer soberanía, sobre el espacio aéreo situado sobre las aguas jurisdiccionales. Por lo demás, el Artículo 2º del Convenio de Chicago, asimila éstas aguas al concepto de territorio.

Aunque la cuestión entra en el deslinde con

el derecho del mar, debemos hacer mención, de la gran discordancia en los textos iberoamericanos, en cuanto a la forma en que extienden su espacio aéreo sobre el mar. Restrictivamente, sólo lo extienden sobre el mar "territorial": Colombia, Costa Rica, El Salvador, España, Guatemala, México y Panamá (74), en tanto, Argentina, Brasil, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, Nicaragua, Paraguay y Uruguay y el Proyecto de Código Latinoamericano (75), extienden el espacio aéreo a las "aguas jurisdiccionales" (comprensivas de aguas territoriales y de otras que con la denominación de "adyacentes" quedan entregadas a la vigilancia policial del Estado). Hay además algunos textos, que en éste punto salen fuera de lo común: la ley boliviana y la portuguesa, no extienden su jurisdicción al mar(76) y si bien, ello es perfectamente lógico en el caso de Bolivia, que no posee litoral, no se explica en cambio en el texto portugués.

Por otra parte, los textos del Perú y Venezuela, reclaman soberanía sobre el espacio aéreo situado sobre aguas jurisdiccionales, pero en el caso peruano, se lo extiende hasta 200 millas de la costa y según la ley venezolana, al espacio aéreo que cubre la zona denominada plataforma continental(77). La ley hondureña, reclama soberanía sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre aguas territoriales y además, sobre el que cubre la plataforma submarina y el zócalo continental e insular(Art. 19).

Como puede verse, en ésta materia, nos encontramos con dos grandes tendencias ajustadas al Convenio de Chicago y con casos particulares, cuya significación y estudio, son propios del estudio del derecho del mar.

11.-DELIMITACION EN ALTURA DEL ESPACIO AEREO.- Hasta el momento de producirse las primeras incursiones del hombre en el espacio exterior y, que muy pronto van a revestir las más variadas manifestaciones (78), los sistemas de delimitación antes indicados(79), bastaron a las naciones y a los juristas, puesto que la limitación vertical del espacio aéreo venía a quedar determinada en altura,

por la inaptitud de todo aparato, para ir más allá de las capas superiores de la atmósfera. El 4 de Octubre de 1957 - fecha del lanzamiento del primer satélite artificial en torno de la tierra por la URSS - se pone de manifiesto que el espacio aéreo no podía prolongarse verticalmente hasta el infinito. Así surge lo que IH-MING WANG denomina el problema de la delimitación de la soberanía vertical y que, cierta doctrina conservadora, aún vacila en afrontar, so pretexto de que la libertad de paso de vehículos espaciales sobre territorio extranjero, pueda llegar a convertirse, en libertad de vuelo y maniebra a cualquier altura (80).

Los antecedentes jurídicos del problema están constituidos por las leyes nacionales, por el Convenio de Chicago de 1944, que como tantas veces se ha dicho, reconoce a todo Estado derecho de completa y exclusiva soberanía sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio(81) y por el Tratado del Espacio Extra-atmosférico de 1967. Este último instrumento, que ha proclamado el principio de libertad en el espacio "extra-atmosférico" (que se declara "res communis humanitatis"), resuelve la cuestión en forma más aparente que real, puesto que no ha indicado donde comienza el mencionado espacio exterior(82).

La contradicción que existe entre el principio de soberanía, aplicado al espacio aéreo y el de libertad, vigente en el espacio exterior, basta para mostrar la necesidad de proceder a la delimitación de ambos medios, como una manera de defender la majestad de los tratados y el principio de seguridad jurídica(83) .

TAPIA SALINAS afirmaba ya en 1944, que al derecho aeronáutico no interesa la totalidad del espacio aéreo, sino, sólo en la densidad y en la profundidad en que es posible la vida humana, siendo, como es, el medio el medio físico en que se desenvuelve la aeronave.(84), lo cual cuestiona un concepto ilimitado del espacio aéreo; esto es hoy un hecho cierto, a consecuencia del impacto causado por las actividades espaciales en las le-

yes aeronáuticas nacionales y en las convenciones internacionales(85).

Han sido muchos y muy variados los criterios que la doctrina jurídica, apoyada en las ciencias exactas, ha dado en pro de la solución de la delimitación entre el espacio aéreo y el espacio exterior, y que han sido objeto de un lato análisis por los autores(86). Sin embargo, subsisten hasta hoy los problemas para fijar el criterio en que se apoye la distinción. La primera dificultad que surge, es la inexistencia de un patrón que permita indicar hasta dónde se extiende la atmósfera, ni tampoco, una noción del plano en que, la modificación de sus propiedades, permite dejar de considerarla como tal (87). Aún aceptándose una delimitación de la atmósfera según sus características físico-químicas, parece que la exacta división, seguiría siendo imposible, puesto que sus propiedades, no son uniformes a una altura determinada (88).

Al problema de origen científico, se agrega el problema político, que consiste en conjugar los derechos de los Estados y el interés de la humanidad como un todo, puesto que deben tenerse en cuenta, la soberanía y la seguridad de los países (89).

No cabe duda entonces, que la cuestión ha de ser solucionada por la vía convencional(90), contenida en un texto internacional, a manera de Anexo al Tratado de 27 de Enero de 1967 (91).

12.-DELIMITACION ACTUAL ENTRE ESPACIO AEREO Y ESPACIO SUPERIOR.- Por lo pronto, existe una aproximación de límite entre el espacio aéreo y el espacio superior (92), exterior, interplanetario, supra-atmosférico, o como se le denomine.

FERRER ha señalado acertadamente, que el concepto "espacio aéreo" no responde a una realidad física,

sino, eminentemente jurídica, significativa del ámbito al cual los Estados han decidido extender su jurisdicción (93). Es inútil pretender identificar un límite físico, con un concepto jurídico (94). El problema debe ser enfocado desde otro punto de vista (95).

En los tratados (aeronáuticos) que los Estados han firmado, pactaron extender el poder de soberanía hacia arriba, en lo que llamaron su espacio aéreo o su espacio atmosférico (96); pero ahora, el 27 de Enero de 1967, pactaron que, por encima de sus territorios, sin determinar a qué altura, se comprometen a poner otro límite a su poder de soberanía, que es lo mismo que decir, a la aptitud que tienen para ejercer allí su imperio(97). No existe un límite entre ambos espacios y 'éste tiene que surgir de un acuerdo de renunciá que los Estados hagan y, ésta, no puede presumirse(98). Pero, donde quiera que se ubique el límite de que se trata, siempre ha de ubicarse por debajo de la "línea satelitaria actual", ya que a ésta altura no se han producido reclamos (99). Existiría además, un hecho positivo que confirma tal afirmación y consiste, en que a la fecha de la firma del Tratado del Espacio Ultraterrestre, estaban desplazándose en el espacio superior, muchos satelites artificiales, y puesto que los Estados, al firmar dicho instrumento, estaban reconociendo al espacio superior un regimen jurídico diferente al del espacio aéreo, estaban reconociendo en consecuencia, la no proyección de la soberanía al espacio exterior y que el límite entre ambos, debe estar por debajo de la órbita satelitaria (100).

Frente a éste panorama de los texto y de la doctrina, las legislaciones iberoamericanas se mantienen dentro del esquema tradicional y, como se ha dicho, atribuyen al Estado, sea soberanía sobre el espacio aéreo o sobre el espacio atmosférico(101), con excepción de algunas que presentan notas muy peculiares, en relación con éste aspecto. Como se ha dicho, las normas portuguesas, no mencionan la expresión "espacio" o "espacio aéreo"(102). Los textos de México, Panamá y Paraguay, emplean en su redacción la expresión "espacio" a secas, lo cual aparece en manifiesta contradicción con el Tratado

del Espacio Ultraterrestre (103). Por último, la ley boliviana, que ha reemplazado en su texto la expresión "espacio aéreo", por la de "patrimonio Aéreo de la Nación", extiende éste último, hasta allí donde alcancen los medios defensivos del país(104), lo cual entraña, dejar entregado un concepto jurídico, a la extensión que puedan darle, la fuerza de las armas. Por ello, el texto boliviano parece requerir de una urgente reforma, en este aspecto.

TITULO CUARTO: SOBRE EL DOMINIO PRIVADO EN EL ESPACIO AEREO.

13.-ORIGEN DE LA CUESTION.-

La sustentación de la tesis sobre el dominio que tienen particulares respecto del espacio aéreo situado por encima de sus predios, constituyó un grave problema en la época en que la aviación comienza su desarrollo. La cuestión tuvo su origen en la extensión que algunas legislaciones civiles otorgaron al dominio superficial. En nuestra comunidad iberoamericana, éste punto no ha tenido igual importancia, por cuanto los códigos civiles han dado un tratamiento muy diverso al status del propietario en relación con el ambiente aéreo, pudiendo constatarse tres tipos de tendencia legislativa.

El código civil argentino, dispone que la propiedad superficial "se extiende al espacio aéreo sobre el suelo, en líneas perpendiculares"(105), con lo cual, fué mucho más lejos que el código napoleónico, que se limitó a afirmar que la propiedad del suelo, lleva consigo lo que hay sobre el suelo y en el suelo (106). El criterio legislativo del código civil argentino, recoge "in integrum" la máxima "cujus et solum, ejus est usque ad coelum et ad inferos" (107) y puede catalogarse entre los más extremos, en cuanto a la extensión que se confiere al derecho del propietario.

Otra corriente de la legislación civil, reconoce al propietario del suelo, derechos absolutos, exclusivos o arbitrarios sobre su dominio, si bien guarda si-

lencio respecto de su extensión al espacio aéreo y reconociendo que el ejercicio del dominio, admite limitaciones legales. Son ejemplos de ésta corriente, los textos civiles de Chile (108) y de otros que en él se inspiraron, como el de El Salvador (109) y el de Colombia (110). El Código Civil Español, reconoce similar tendencia, si bien, excluyó la arbitrariedad y la exclusividad en el concepto legal(111). De acuerdo con ésta segunda tendencia civilista, la extensión del dominio en altura, sólo tendrá lugar por la vía de la accesión bajo la forma denominada construcción y hace posible limitar el dominio sobre los predios por la vía legal, sin necesidad de alterar en forma alguna el concepto dominical. Así lo ha entendido el Tribunal Supremo de España, en temprana sentencia de 12 de Febrero de 1909, según la cual, "la ocupación del espacio aéreo, en tanto no restringe de algún modo los derechos de propiedad del suelo, no aparece prohibida en nuestro derecho" y por ello la navegación aérea "tampoco puede revelar limitación alguna de aquel derecho, por concepto de servidumbre".

Finalmente, encontramos otros textos civiles, que si bien reconocen al titular del suelo, goce o dominio sobre el espacio aéreo, lo hacen en tanto, la extensión de ése derecho en altura, sea útil al dominio superficial; ésta es la tendencia de los códigos civiles del Perú(112) y del Brasil(113), si bien el código de éste último país es aún más categórico, puesto que dispone, que el propietario no puede impedir trabajos emprendidos a una altura tal, que no tenga interés alguno; el código portugués adopta una postura análoga, por cuanto reconoce al propietario derecho sobre el espacio aéreo, sólo en "la altura susceptible de ocupación"(114). Los códigos peruano y brasileño, siguen la tesis de MERGNAC, apoyada por COLIN ET CAPITANT y coregida por LALOU, en el sentido, de que el propietario extiende su dominio, sólo hasta la altura susceptible de ocupación u apropiación (115). El código portugués, acoge la teoría de JAMMES(116), pero, tanto la una como la otra parecen conducir irremediabilmente al establecimiento de una altura tope, fijada arbitrariamente en metros, para determinar los derechos del propietario.

14'. - EL PROBLEMA EN LOS TEXTOS AERONAUTICOS. Para hacer posible la actividad aviatoria y frente a las tres tendencias ya indicadas de la legislación civil, las legislaciones aeronáuticas iberoamericanas, han respondido en forma heterogénea. Coherente con su legislación civil, que limita en altura el dominio superficial, sólo en tanto éste sea útil al propietario y nunca más allá de aquella profundidad que no le reporte un interés, la legislación aeronáutica del Brasil, tiende a la protección del propietario (117), disponiendo, que el vuelo no puede ir en perjuicio de la propiedad del suelo (118). Por ello se ha podido afirmar, que el derecho aeronáutico brasileño había encontrado solucionado por la ley civil, el problema del dominio sobre el espacio aéreo (119).

Por la inversa, el código argentino, ha significado una reforma parcial del código de VELEZ SARSFIELD, dado que éste último, casi no ofrecía resquicios para negar la teoría de los derechos absolutos del dueño del suelo y defender la libertad de circulación(120); de éste modo, dispone que "nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al paso de una aeronave ...", apresurándose a otorgar derecho de indemnización en caso de perjuicio por tal circunstancia (121), la ley aeronáutica del Paraguay sigue igual tendencia y también es similar la solución del Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico, aunque en éste último, el propietario perjudicado por el paso de aeronaves, tiene el derecho alternativo a hacer cesar el daño o a percibir indemnización;

el Perú, también establece en su ley aeronáutica, la prohibición que tiene el propietario, de oponerse al sobrevuelo reglamentario de una aeronave, pero, no contempla la posibilidad de indemnizar perjuicios por el mero hecho del vuelo, como ocurre en los dos textos antes citados (122). Desde otro punto de vista, el Código uruguayo, acogiendo la doctrina del abuso del derecho surgida en Francia por la vía jurisprudencial (123), dispone que ningún propietario podrá oponerse al vuelo que

no configure abuso del derecho, entendiéndose por tal, el vuelo realizado contra ley y reglamentos; en caso de vuelo abusivo, se confiere acción al propietario, para ocurrir ante los tribunales (124), a nuestro entender, para hacer cesar el abuso del derecho.

Por su parte, la ley española de navegación aérea, prescindiendo de formular un mandato negativo, que impida al propietario oponerse al vuelo, vá más allá, e impone al propietario la carga legal (125) de soportar la navegación aérea, otorgándosele derecho de indemnización, por los daños y perjuicios que le cause (126). Si bien se ha criticado ésta norma, por no considerar la posibilidad de un abuso del derecho, constituido por el vuelo estacionario de un helicóptero, como puesto de observación sobre la propiedad privada (127), nosotros creemos que tal contingencia puede ser resuelta, en forma expedita, por la vía de las reglamentaciones de navegación aérea, soportando el infractor, las consecuencias que emanen de su conducta contraria a derecho (128).

En cuanto al resto de los textos iberoamericanos, existe algunos, que sólo a "contrario sensu" nos permiten deducir la obligación que tienen los propietarios de soportar los vuelos sobre sus predios; así ocurre en las leyes de Bolivia, Chile, Ecuador, Costa Rica, y Rep. Dominicana (129). En las leyes de Colombia, Cuba, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Portugal y Venezuela, ni aún eso es posible, de modo que en los citados países la obligación de los propietarios en relación a la navegación aérea arrancaríá exclusivamente del hecho de haberse promulgado leyes aeronáuticas, estableciendo todo un regimen jurídico de la navegación aérea. ¿Cómo se explica el silencio legal en una materia que ha sido objeto de múltiple doctrina y jurisprudencia? En nuestra opinión, la explicación sólo puede fundamentarse, en el beneplácito conque se recibe a la aviación en territorios lejanos, donde llega a ser imprescindible, o bien, en un criterio jurídico muy diverso del extremo individualismo francés, que sólo fué heredado y aumentado por el artículo 2518 del Código Civil Argentino. De allí que el

conflicto de intereses entre los titulares del dominio superficial y los usuarios de la navegación aérea, no se halla planteado con caracteres dramáticos entre nosotros (130), quizá también, como resultado de considerarse el vuelo de las aeronaves, una "mera ocupación instantánea de paso", como la denomina GAY DE MONTELLA (131), no susceptible de ser indemnizada, en tanto no se perturbe al propietario en su tranquilidad o salud o no se perjudique sus intereses (132).

En resumen, no son autárquicos los derechos del propietario del suelo, ni el derecho de sobrevuelo por encima de la propiedad (133), porque, si bien hay derechos del propietario que se proyectan de alguna medida, sobre el espacio aéreo, hay también derechos de los explotadores de aeronaves, de hacerlas sobrevolar dominio privado, sin ser trabados en sus evoluciones, previéndose la reparación de perjuicios, en caso de conflicto entre los intereses de unos y otros (134). Debe tenerse en cuenta, que las modalidades de la aviación actual, van haciendo perder importancia a los posibles conflictos, dada la aparición de las limitaciones permanentes al dominio en favor de la infraestructura y de la navegación aérea, en las zonas contiguas a los aeropuertos. (El reciente problema del ruido causado por las aeronaves, será analizado en el párrafo siguiente). Además, como dice VIDELA ESCALADA, el espacio aéreo, por sus cualidades esenciales, no es en sí susceptible de propiedad privada. Su utilización es en general libre, salvo en aquella parte de la cual el propietario se hace dueño, al ejercer en ella una efectiva posesión (135).

15.-PROBLEMAS RELACIONADOS CON EL RUIDO DE LAS AERONAVES.-

A partir de época reciente, el ruido causado por las aeronaves, ha pasado a ser asunto de preocupación en múltiples círculos. Indudablemente, en Iberoamérica todavía la cuestión no adquiere la importancia, que desde los años 50 presenta en los EE.UU., donde ha generado abundante jurisprudencia (136). El tema ya es objeto del Anexo Nº 16 al Convenio de Chicago y efectivamente evoluciona, desde una primera época en que el ruido se considera una violación del derecho de propiedad en caso de efectuarse a ba-

ja, altura o con infracción de reglamentos (137), hasta la actualidad, en que se tiende a resolverlo, asimilándolo al daño causado a terceros en la superficie (138), con lo cual se otorga la más perfecta protección para las personas extrañas a la actividad aérea (139). Para la solución definitiva del problema, existe medios técnicos, en relación con la ubicación de los aeropuertos, y con las normas para la fabricación de aeronaves. Entre las fórmulas jurídicas figuran la fijación de límites de intensidad admisible en los ruidos de las aeronaves, la revisión del régimen de propiedad de los inmuebles y, como antes se dijo, la extensión del sistema de responsabilidad por daños a terceros en la superficie al presente caso (140).

En Iberoamérica, sólo la ley argentina, legisla específicamente sobre esta materia, haciendo aplicable al problema del ruido de las aeronaves, el mencionado régimen de responsabilidad por daños a terceros en la superficie, a condición de que: el daño exista y de que sea consecuencia directa del acontecimiento que lo ha originado (141). Es un sistema de responsabilidad objetiva, que si bien tiene la contrapartida de la limitación cuantitativa de las indemnizaciones, evita al damnificado, la prueba de que los daños fueron causados por el paso de la aeronave sobre el predio (142).

En el resto de Iberoamérica, los daños causados por el ruido de las aeronaves, habrán de ser indemnizados, conforme a las normas de derecho común, ajustándose al sistema subjetivo de responsabilidad, que por su naturaleza, es de monto ilimitado e indeterminado.

TITULO QUINTO. CONDICION JURIDICA DEL ESPACIO AEREO.

16.-ESPACIO AEREO Y MEDIO AEREO.- Deliberadamente hemos procurado examinar al final del presente capítulo, lo que de ha denominado: "condición jurídica del espacio aéreo", esto es, lo relativo a la naturaleza jurídica del mismo y los problemas que suscita su pertenencia o dependencia.

Este tema, plantea una cuestión terminológica, de caracter previo, que no puede ser dejada de lado. En

efecto, MATEESCO MATTE, ha criticado el intento de incluir al "espacio aéreo", dentro de la categoría de los bienes jurídicos. Siguiendo a WINDSCHEID, que en sus "Pandectas" exige a todo "bien", constituir un "objeto singularizado, perteneciente a la naturaleza irracional", sostiene que el "espacio", no es finito ni definido como objeto, ni definible como fenómeno, en cuanto realidad objetiva (143)..De ello se sigue, que no podría incluirse al espacio en el orden jurídico, debiendo abandonarse el intento de identificar su naturaleza jurídica (144). Replantando la distinción entre aire y espacio aéreo, que sostiene el caracter etéreo, ilimitado e inconmensurable del primero de ellos en tanto postula para el segundo caracter definido, limitado, fijo y constante (145), lo cual significó un gran adelanto, MATEESCO postula la impropiedad que significa emplear unidos los términos "espacio" (inmaterial) y "aéreo" (material), por cuanto el aire existe en el espacio como fenómeno o cuerpo material y el espacio, por su naturaleza, no es aéreo ni de otra forma (146).

Por estas circunstancias, puede hablarse de un "medio aéreo", que a diferencia del espacio, puede ser objetivado, es finito, existe hasta cierta altura, donde comienzan las zonas muertas, sin aire. El medio aéreo existe en el espacio, lo cual no es igual que decir que éste último es aéreo en sí mismo (147).

Si bien la tesis de MATTEESCO no ha sido considerada como la de mayor aceptación según VIDE LA(148), no es menos cierto, que es acogida implícitamente por éste último autor, puesto que concibe el espacio aéreo como "un ámbito, continente, ambiente, donde pueden desarrollarse actividades humanas, entre las cuales, la aviación aparece como una de las más características (149). Nosotros nos inclinamos a considerarla plenamente, porque es útil para abordar en forma eficaz y racional, la cuestión de la naturaleza jurídica del medio aeronáutico, por cuanto no constituye un intento de "materializar" el ambiente aviatorio, sino de objetivarlo, de calificarlo co-

mó objeto de derecho (150).

17.-EL MEDIO AEREO COMO OBJETO DE DERECHO.- Con la aclaración terminológica y jurídica del párrafo anterior, cabe entrar derechamente en el problema de la calificación jurídica del medio aéreo, con todas sus consecuencias, en materia de soberanía y con los derechos que los titulares del dominio de los predio superficiales, ejercerían sobre aquél.

Entre las soluciones aportadas por la doctrina, en ésta materia, podemos citar las siguientes teorías: de la accesoriedad al predio superficial, de "res nullius", de "res communis" y del dominio público.

De acuerdo con la tesis de la accesoriedad, el espacio aéreo seguiría la suerte del terreno respectivo, y de acuerdo con ello, sería objeto de dominio privado en la parte ubicada sobre inmuebles de propiedad particular, de dominio público encima de los bienes del Estado y res communis, sobre bienes tales como el alta mar (151); constituyendo además, objeto de soberanía, salvo en la última hipótesis mencionada (152). MATTEESCO ha criticado esta primera corriente doctrinaria, enfocando el problema, entorno de la utilidad que puede procurar al propietario del suelo el disfrute del espacio situado sobre su predio; según el autor citado, el criterio de la accesoriedad no puede sostenerse, porque desde el momento en que se construye o planta, el volumen ocupado en el espacio deja de ser aéreo y, aún más, ^{si} antes de la plantación o construcción respectiva se podía hablar de un medio aéreo, éste pierde su naturaleza, desde que cualquier volumen del espacio es puesto al servicio de hombre, lo cual no quiere decir que halla apropiación del espacio aéreo (153).

La doctrina de la res nullius, ha sido igualmente rechazada, porque, jurídicamente, el medio aéreo no puede ser objeto de apropiación o llegar a ser de dominio privado y, es de la esencia de la res nullius, el ser pasible de propiedad privada (154) por apropiación, al igual que las "res derelictae" (155). Lo contrario,

significaría que el espacio es un lugar caótico, libre para todo aventurero (156).

Para fundamentar la teoría que considera al medio aéreo como una *res communis*, MATEESCO sostiene que si bien éstas cosas han sido definidas por el legislador, como aquellos bienes que no pertenecen a nadie (frente a las *res nullius*, que pueden ser objeto de apropiación), la realidad es en cambio, muy diversa, ya que las cosas comunes, por definición son inapropiables, permaneciendo a disposición de la humanidad (157). El medio Aéreo constituiría jurídicamente un bien común: *res omnium communis* (158), del uso de todos (159) e inapropiable, la situación es parecida tanto en el campo público, como en el privado y se sustituye el dualismo soberanía-propiedad. El medio aéreo, más allá de los intereses egoístas de los Estados, sería un bien común, para el uso pacífico de la humanidad, sin condiciones y sin restricciones (160).

La tesis de la "*res communis*" ha sido criticada por VIDELA, según el cual, el absolutismo de su planteamiento, no dá cabida al derecho de soberanía (161). A nuestro entender, eso es precisamente cuanto busca MATEESCO, por cuando ha declarado hacer su estudio, en función de dos principios opuestos: libertad del aire y propiedad del aire (162), para defender a toda costa el primero (163).

Puesto que la tesis de la *res communis*, no acoge con realismo la premisa nacional e internacional de la soberanía del Estado sobre el medio aéreo, ni toma en cuenta la relación que existe entre éste último y la jurisdicción soberana y menos aún, el sentido económico que reviste la aeronavegación comercial (164), surge como lógica respuesta, la doctrina que considera el medio aéreo como integrante del dominio público (165).

Si el espacio aéreo no puede ser objeto de propiedad por los particulares, puede ser disponible para la soberanía territorial y convertido en un dominio público (166), nacional o del Estado, en cuanto comunidad políticamente organizada. Y, habiéndose establecido ma-

gistradamente por MATEESCO, la objetividad del medio aéreo, tal como se expuso anteriormente, no cabe sino afirmar, que el titular del dominio sobre el ambiente aeronáutico, sólo puede serlo es Estado en forma exclusiva y excluyente, tal como sucede con las minas y las aguas.

La objetividad actual del medio aéreo, permiten desestimar además las críticas de FAUCHILLE frente al reconocimiento de la soberanía sobre el medio aéreo, dado que ellas se fundamentaban precisamente, en que el espacio aéreo, no constituiría por su naturaleza propia, un objeto de derecho (167).

Con la solución de la dominicalidad pública, se resuelve cualesquiera cuestión relacionada con la seguridad del Estado, se protege económicamente a los países en el patrimonio representado por la explotación del tráfico aéreo y se hace factible un regimen pactado de libertad de circulación aérea, que no vulnere los valores recién expresados. Esta doctrina hace posible la creación de espacios aéreos supranacionales, como solución definitiva a la circulación aérea internacional, tal como se dijo anteriormente y, aún más, permite atribuir a alguien, el derecho de realizar actos de propiedad en el medio aéreo (168).

En párrafos anteriores, se ha examinado las tendencias adoptadas por la legislación iberoamericana, en torno de la cuestión "soberanía" (169), lo cual nos excusa de volver a analizar aquí tal situación. También hicimos presente la novedad que significa el reconocimiento de la existencia de un patrimonio aéreo nacional, en el espacio aéreo y que vemos consagrada en la legislación peruana y boliviana. En ésta oportunidad, nos interesa destacar que el texto aeronáutico de Colombia, pese a ser otorgado en 1938, sigue nítidamente la doctrina de la dominicalidad pública del medio aéreo, al cual califica literalmente como "bien público" y denomina "espacio atmosférico nacional" (170).

I N F R A E S T R U C T U R A A E R O N A U T I C A

TITULO PRIMERO. CONCEPTO Y CARACTERISTICAS.

18.-DEL CONCEPTO.- Entre los criterios que se ha tenido en cuenta para caracterizar la infraestructura, pueden citarse; su caracter complementario respecto del medio aéreo, su función de servicio a la aeronavegación, la naturaleza pública de sus fines y organización y, finalmente, un criterio enumerativo de los bienes y servicios que la integran.

Se ha dicho con todo acierto, que la infraestructura es un elemento accesorio imprescindible, que se suma al espacio aéreo, para complementar el ámbito donde se desarrolla la actividad aeronáutica (171). Por éste caracter de complemento necesario, es que recientemente se ha estudiado la infraestructura, inmediatamente a continuación del medio aéreo, con lo cual se complementa metodológicamente el ambiente aeronáutico.

Sin embargo, el elemento calificante de la infraestructura aeronáutica, no es otro que el constituir un complejo de instalaciones y servicios que desde la superficie, sirven y cooperan permanentemente con las necesidades de la nevegación y operaciones aéreas (172). La circulación aérea no puede desenvolverse eficazmente, sin una infraestructura adecuada (173).

Desde otro punto de vista, la noción de infraestructura aeronáutica, es complementada con una referencia a la naturaleza pública de sus fines y organización. Este caracter de servicio público de la infraestructura se acentúa en los últimos años (174), pero, no puede desconocerse, que el interés público ha existido desde siempre respecto de éste complemento del ambiente aéreo, puesto que através del mismo, se manifiesta la soberanía y

y el poder del Estado que le controla (175); la infraestructura sirve de punto de apoyo físico, para que los organismos de la Administración, puedan prestar y controlar los diversos servicios que se le encomiendan (176). Con todo, es el valor superior de la seguridad aeronáutica - considerada de interés general - el factor esencial para justificar una intervención constante y muchas veces ineludible del órgano público, en relación con la infraestructura (177). De allí arranca la función del Estado, planificando la infraestructura, la distribución de los aerodromos y los servicios de protección al vuelo y en la coordinación de tales elementos en cualquier caso, asumiendo la gestión de los mismos según lo estime oportuno el interés de la colectividad. El Estado supervisa todo el sistema de infraestructura, aún cuando se admita explotadores privados, respecto de los bienes y servicios que la integran, según veremos más adelante.

Este mismo interés público en la seguridad aeronáutica, es el que da origen a las limitaciones al dominio, en favor de la navegación y de la infraestructura aeronáuticas, y, que también serán tratadas más adelante (178).

Siguiendo un criterio enumerativo, la doctrina señala, que la infraestructura se compone de instalaciones y servicios (179), que sirven desde tierra las necesidades de la navegación aérea. Por lo que se refiere a las instalaciones, puede decirse que son variadas, puesto que comprenden los aerodromos en sus más variadas especies, y los señalamientos físicos, lumínicos y radioeléctricos. Entre los servicios incluidos en el concepto, pueden citarse: los de comunicaciones, los meteorológicos (180), los de información (aeronáutica, de vuelo y de despacho de aeronaves), los de alerta de emergencias y los de control de tránsito aéreo (en ruta, descenso, aproximación y aerodromos).

Sin embargo, no debe olvidarse, que la infraestructura es organizada, administrada y controlada co-

mo un todo y en forma integral (181) y por ello, muchas veces es difícil distinguir jurídicamente entre servicio e instalación, puesto que, ordinariamente ésta últimas, no son sino instrumentos de un servicio aeronáutico.

Alguna doctrina incluye entre los servicios de infraestructura, algunos que no son aceptados como tales en la actualidad; por ejemplo, GAY DE MONTELLA ha incorporado los servicios postales, aduaneros, sanitarios, de policía, informativos y turísticos (181), que no son propiamente aeronáuticos, puesto que no tienen como objetivo directo, la seguridad de la navegación aérea.

Otros estudiosas han considerado a la infraestructura como un entramado constituido por las rutas aéreas y los aerodromos (182), aunque no han indicado la forma según la cual, las rutas aéreas puedan ser consideradas bienes o servicios. En nuestro concepto, la cuestión no se encuentra suficientemente aclarada, aunque éste punto de vista reviste gran interés.

En la legislación iberoamericana, no se menciona generalmente el concepto "infraestructura", si bien todos los textos han regulado, con mayor o menor latitud, lo relativo a aerodromos y servicios de protección al vuelo; un menor número de textos legislativos, regula el tema conexo, que se ha denominado, limitaciones al dominio en beneficio de la navegación e infraestructura aéreas. Algunas leyes, como las de Argentina, Paraguay y el Proyecto Latinoamericano (183), han titulado las normas de tales materias con la expresión "infraestructura", pero, no pasan de allí. Solamente el Código Brasileño del Aire, siguiendo el criterio enumerativo, ha definido la infraestructura aeronáutica, declarándola constituida, por todo aerodromo, edificaciones, instalaciones aéreas y por los servicios destinados a facilitar y asegurar la navegación aérea, incluyendo expresamente, los de tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología y coordinación de búsqueda y salvamento. El citado Código agrega, que también constituyen infraestructura, las instalaciones radiofónicas de auxilio y las visuales (184). Con todo ello, el Código del Brasil de muestra nuevamen-

te, el elevado grado de técnica jurídica de su texto, que ha colocado a éste país a la cabeza de ésta rama del derecho (185).

- .19.-CARACTERISTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA.- Entre las características que la doctrina jurídica ha adjudicado a la infraestructura, puede mencionarse: la complejidad, su índole auxiliar aunque insustituible, su internacionalidad y - tal como vimos anteriormente - el carácter de servicio de interés público que reviste. Nosotros debemos agragar a tales caracteres, otro factor consubstancial, cual es la naturaleza permanente y global del servicio que la infraestructura presta a la navegación aérea.

La complejidad de la infraestructura, está definida por la naturaleza de la organización que supone y por la multitud de servicios que la integran y ha sido suficientemente reconocida por los autores (186). El carácter complejo de la infraestructura también aparece condicionado, por el hecho de conjugarse en ella, factores de índole económica, financiera, técnica y específicamente jurídicos, de creciente complejidad (187).

El conjunto de elementos integrantes de la infraestructura aeronáutica, no constituyen en sí el factor primordial o principal de la actividad aeronáutica, sino un medio auxiliar, aunque prácticamente insustituible en la aviación moderna (188), según lo cual, resulta ser, uno de los dos pilares básicos del ambiente aéreo.

La internacionalidad de la infraestructura, es una manifestación más, de una característica propia del derecho aeronáutico y de la necesidad de concretar una seguridad aeronáutica sin fronteras, impuesta por una actividad que trasciende las mismas (189). La internacionalidad ha sido concretada en normas internacionales que pueden resumirse entres principios: la obligación de los

Estados de procurar un mínimo "estandarizado" de instalaciones aeroportuarias, el deber de los Estados de abrir sus aeropuertos a la circulación aérea internacional, bajo ciertas condiciones y , el reconocimiento de que OACI ejerza cierto derecho de intervención y una misión de asistencia a los Estados (190).

Finalmente, y sin insistir en el interés público que reviste la infraestructura (191), debe tenerse en cuenta, que el servicio que presta la infraestructura, tiene un caracter permanente y global, lo cual deriva del interés público que se le atribuye. En atención a ello, no podemos seguir en ésta materia, a ciertos autores, que conciben la infraestructura en función del tiempo de vuelo de las aeronaves (192). La infraestructura apoya la navegación aérea, mucho antes del despegue de los aparatos aéreos y aún después de su aterrizaje.

TITULO SEGUNDO. CONCEPTO DE AERODROMO Y FIGURAS CONEXAS.

20.-DEL CONCEPTO DE AERODROMO.- En doctrina, tres son los elementos que configuran el concepto de aerodromo, son ellos, los elementos: técnico, funcional y legislativo.

El elemento técnico, está referido a los requisitos que el arte de la navegación precisa, para que una superficie pueda ser utilizada para maniobras, despegue y aterrizaje de las aeronaves, lo cual es aceptado explícita o implícitamente por los autores (193). En la legislación de Iberoamérica, éste elemento se encuentra reconocido en los textos de todos los países (194), con excepción de aquellos que no definen el concepto de aerodromo y entre los cuales cabe citar los de Argentina (195), Bolivia, El Salvador, Honduras, Nicaragua y además el Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano . En éstos últimos ordenamientos jurídicos, la elaboración doctrinal será de vital importancia, puesto que, el concepto de aerodromo varía sustancialmente, según que el legislador acepte uno o varios de los elementos definitorios que aquí estudiamos.

El elemento funcional, exige que el aerodromo

para ser tal, se encuentre destinado específicamente para servir de base a las operaciones aéreas (196). El hecho de que una superficie sea naturalmente apta para la partida, maniobra o llegada de aeronaves, no resulta suficiente para definir un aerodromo, ya que, por ejemplo, un campo de polo también cumple con ese requisito (197).

Entre las legislaciones iberoamericanas, sólo doce textos acogen éste elemento definitorio (198), utilizando los términos "destino", "destinación", "adaptación", "disposición" o "acondicionamiento", denotando de una u otra forma, el empleo exclusivo de las respectivas zonas o áreas, en las múltiples maniobras de las aeronaves. En consecuencia, las leyes de Costa Rica, México y Venezuela (199), se encuentran expuesta a seria crítica en éste aspecto, por insuficiencia de las definiciones legales.

La Ley Española de Navegación Aérea, parte de una dicotomía entre aerodromos permanentes y eventuales. Sin embargo, al entrar a definir el aerodromo permanente, nos dá un concepto genérico del aerodromo, que no se ajusta a la noción de permanencia, puesto que para tipificar el aerodromo, sólo acoje el criterio técnico antes citado (200). Por ésta razón, el texto español también podría ser criticado, al igual que los textos antes citados.

El último elemento que ha de integrar el concepto de aerodromo, es según la doctrina, el denominado "legislativo" (201) y, que nosotros, atendiendo al procedimiento que le caracteriza, preferimos llamar "administrativo". Esta tercera nora esencial, consiste en la autorización del Estado, para el funcionamiento del aerodromo, sin la cual faltaría algo esencial (202). A tal autorización se la denomina "habilitación del aerodromo, que reviste la forma de una resolución administrativa, por la cual se identifica, sitúa, clasifica y autoriza determinadas maniobras, despegues y aterrizajes en una superficie determinada. Es tal la importancia de la habilitación, que - con una u otra expresión - todos los textos legislativos de nuestra comunidad iberoameri-

co, en el título V del presente capítulo volveremos sobre el requisito de la habilitación.

De acuerdo con lo expresado hasta aquí, podemos aceptar íntegramente la definición de aerodromo, que los concibe como "superficies aptas para el despegue, aterrizaje y maniobras de las aeronaves, destinadas al cumplimiento de tales actividades y habilitadas para ello por el Estado (203).

Para precisar aún más el concepto, debemos agregar, que la expresión aerodromo es una denominación genérica, que identifica a todo campo de aviación, es decir, a todas las superficies destinadas a la partida o llegada de aeronaves (204), entendiendo por "superficie", sus dos tipos: de tierra o mar (205) y demás superficies de aguas interiores, aptas para tales operaciones aéreas. Esto es aceptado por todas las leyes de Iberoamérica que definen el aerodromo, con excepción de las de Cuba y España, que mencionan genéricamente "áreas o espacios" y "superficies", respectivamente (207).

Llama la atención que el Código Brasileiro del Aire, mencione las superficies flotantes entre los aerodromos (208). Más adelante se tratará de los aeropuertos flotantes, pero, por ahora, debemos destacar, que de acuerdo con la legislación brasileña, un portaviones sería considerado como aerodromo.

El carácter genérico del aerodromo, permite incluir como tal, a toda superficie destinada a tal cometido, tenga o no instalaciones complementarias (209). El que un campo aéreo posea instalaciones u otras organizaciones, con el objeto de obtener una mayor seguridad en las operaciones aéreas, es el criterio más aceptado para definir el término "aeropuerto" (210), que, en doctrina y aún en los textos internacionales (211), constituye una especie del género "aerodromo" (212).

En Iberoamérica, sólo la ley ecuatoriana, en su artículo 4º, define el aerodromo bajo la denominación "aeropuerto", confundiendo así, la especie con el género.

21.-FIGURAS CONEXAS.-- Son figuras conexas o calificadas del aerodromo, los hidro-aerodromos o hidrobases, los aerodromos de alternativa y los aerodromos eventuales o de emergencia.

La denominación hidroaerodromo o hidrobases (hidroscalos, estaciones aeronavales o hidropuertos), proviene de la diversa naturaleza física del área (213); la denominación "hidropuerto", se reservaría exclusivamente, a los espejos de agua dotados de instalaciones especiales (214). Sin embargo, jurídicamente, no existe consecuencias importantes que arranquen de ésta particular clase de aerodromos y, por ello, el derecho acuerda escasa importancia a ésta figura (215), que en Iberoamérica, no es regulada separadamente.

Otra figura conexa, es la constituida por el "aerodromo de alternativa"; se trata de aquellos aerodromos autorizados, cuya utilización se prevé en el plan del vuelo, sólo para el caso en que los aerodromos previstos como etapas de un vuelo, estén cerrados por cualquiera causa imprevista (216). Esta figura jurídica no ha sido recogida por la legislación de Iberoamérica, porque es propia del reglamentarismo de la disciplina.

Finalmente, nos encontramos con los aerodromos eventuales, campos de fortuna o de emergencia, que son espacios de terreno designados y conocidos de antemano (217), especialmente contruidos o al menos acondicionados, con las mínimas garantías técnicas de utilización, situados e intercalados a lo largo de las rutas seguidas por los aviones de línea (218) y donde las aeronaves pueden aterrizar en caso de necesidad o peligro. Existe una tendencia a que disminuya el número de éstos aerodromos, en forma proporcional al progreso aeronáutico (219).

Entre las legislaciones iberoamericanas, sólo las de España, Portugal y Uruguay, mencionan o regulan los aerodromos eventuales (220). Las dos últimas no nos

merecen un mayor comentario; pero la ley española se nos presenta muy difusa en éste aspecto, por cuanto justifica el establecimiento de aerodromos eventuales, en razón de "necesidades transitorias", o por designación para "una utilización particular en circunstancias especiales" (221), lo cual hace imposible determinar el exacto alcance del concepto legal.

TITULO TERCERO. CLASIFICACION DE AERODROMOS.

22.-AERODROMOS CIVILES Y MILITARES.- Como una lógica consecuencia de la aptitud de la aviación, para ser empleada en tareas de paz o en actividad bélica, siempre se ha distinguido entre aerodromos civiles y militares (222). Sin embargo, en la legislación iberoamericana, no contienen el distingo, las leyes de Argentina, Bolivia, Colombia, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay. Un segundo grupo de textos, se limita a regular los aerodromos que denominan civiles, con lo cual se reconoce implícitamente la referida clasificaciones entre aerodromos civiles y militares. Es el caso de las leyes de El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Portugal y Venezuela (223)., observándose una uniformidad de lo que podría llamarse área centroamericana. El tercer núcleo legislativo, integrado por las leyes de Brasil, Chile, Rep. Dominicana, España y además por el Proyecto Latinoamericano (224), menciona explícitamente la categoría de aeródromo militar, sea oponiéndola a la de aeródromo civil, como en el caso de Brasil y España (225), sea oponiéndola a los aerodromos públicos y privados, como en los textos de Costa Rica, Chile, Rep. Dominicana y Proyecto Latinoamericano (226).

El aeródromo militar no se encuentra en principio, abierto al uso público (227) y además, presenta notables diferencias respecto del aeródromo civil, en cuanto al status de las personas y en cuanto al especial regimen jurídico de los bienes que lo integran (228). Nosotros creemos que la característica propia del aeródromo militar, es de estar destinado a fines de defensa nacional y cuya tuición corresponde a las Fuerzas Armadas (229), a condición de que tal destinación sea exclusiva y permanente.

Han definido el aeródromo militar las leyes de

Brasil, España y Rep. Dominicana (230). El texto brasileiro lo define, como aquel destinado al uso de aeronaves militares, aunque pueden ser utilizados, tanto por aeronaves civiles como militares, al igual que los aerodromos civiles; esto puede significar, que incluso los aerodromos civiles pueden ser considerados militares. En la ley española, se concibe como aerodromo militar, al destinado exclusivamente, en forma permanente o eventual a servicios militares, pero se señala, que tales aerodromos pueden ser abiertos al tráfico civil, lo cual está en contradicción con la definición legal (231). El concepto más sencillo, acabado y conforme con la doctrina, es el que contiene la Ley de Aeronáutica Civil de la Rep. Dominicana, que define el aerodromo militar, como aquel destinado al uso exclusivo de las Fuerzas Armadas (art. 91).

La cuestión conceptual, no tiene mero interés científico, porque sin una distinción adecuada entre aerodromo militar y civil, se puede llegar a la militarización de los aerodromos públicos, o bien al erróneo e inútil concepto de "aerodromo mixto", entendido como, aquel que se encuentra abierto al público, pero que tiene elementos pertenecientes a las fuerzas aéreas estacionados en él y , que sólo contempla la ley guatemalteca (232). Hay en éste último concepto gran impropiedad, puesto que, un aerodromo abierto al servicio público, puede utilizarse igualmente por aparatos militares, sin perder su unidad orgánica y su carácter público fundado en la libertad de maniobras aéreas (233); ésto no impide, en absoluto, que se separe recintos especiales junto al aerodromo, para uso exclusivo de los militares y de sus aparatos aéreos.

23.-AERODROMOS PUBLICOS Y PRIVADOS.- Se puede afirmar, que la clasificación de aerodromos en públicos y privados, es la que tiene mayor importancia desde el punto de vista jurídico (234) y todos los textos iberoamericanos, con excepción del boliviano, reconocen el distingo de una u otra forma. Las leyes de Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Guatemala, España, México, Panamá, Paraguay Portugal, Uruguay y el Proyecto Latinoamericano (235) han acogido en forma expresa

la clasificación, en tanto en las de Ecuador y Perú, esta resulta de la interpretación (236). En la ley de Costa Rica, también existe base suficiente para aceptar la distinción, aunque ella resulta de un texto confuso que habla de aerodromos de servicio público, servicio militar y de aeropuertos particulares (237), en forma asistemática. Por su parte, los textos de El Salvador, Honduras y Nicaragua, con normas idénticas, reconocen la distinción entre aerodromos públicos y privados, pero la desvirtúan al establecer que todo aerodromo civil, se encuentra abierto al uso público (238); suponemos que por razones muy particulares, la norma legal se ha visto obligada a prescindir de la clasificación en estudio y de sus efectos y, de acuerdo con ello, en los países mencionados, sólo existe aerodromos abiertos a todo usuario.

Si bien existe acuerdo en la importancia de la distinción entre aerodromo público y aerodromo privado, no lo hay en cambio, en cuanto al criterio que la inspira, existiendo al respecto dos posiciones o corrientes básicas, tanto en la doctrina como en la legislación (239). De estas corrientes, una adopta como factor de distinción la situación jurídica del propietario o del explotador que crea el aerodromo (230-Bis); esta tendencia sólo es acogida integralmente por la ley portuguesa (231-Bis). La otra posición toma en cuenta como módulo de clasificación la apertura o destino al servicio público del aerodromo (232-Bis), de modo que es aerodromo privado, aquel que no se encuentra disponible respecto de cualquier usuario de aeronaves. Esta postura, reconoce el interés que reviste el carácter del titular, puesto que, en el caso de ser el Estado, se aplicará las normas del derecho administrativo (233-Bis), pero señala que, tanto los aerodromos del Estado como de particulares, pueden ser de uso público o de uso privado (234-Bis), siendo preferible optar entonces por el criterio referido a la naturaleza de la operación del aerodromo (235-Bis). En Iberoamérica, acogen por completo esta posición, las leyes de Argentina, Brasil, Rep. Dominicana, España, Guatemala, México, Paraguay, Venezuela y el Proyecto Latinoamericano (236-Bis) y siguiendo un criterio ecléctico, que se traduce en similares efectos, las leyes de Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Panamá y

Uruguay (237-Bis). En su caso y dado que las leyes de Ecuador y Perú acogen la clasificación sólo en forma implícita, no puede conocerse el criterio diferenciador de la ley. Finalmente y como antes se dijo, las leyes de El Salvador, Honduras y Nicaragua, rompen el distingo, al declarar de uso público a todo aerodromo civil, sin distinguir entre la naturaleza del propietario, o la clase de operaciones.

Huelga recalcar la distinción que se comenta, puesto que los aerodromos públicos deben estar en condiciones de recibir a toda aeronave que desee utilizarlos (conforme a reglamento), comprometen mucho más intensamente la seguridad de la aviación y del desarrollo aeronáutico (238-Bis) y si revisten el carácter de internacionales, quedan abiertos al tráfico de aeronaves extranjeras, en virtud del principio de igualdad de trato (239-Bis).

Sin embargo, en relación con los aerodromos privados, que en gran medida aparecen regidos por normas muy cercanas al derecho común (240), el Estado mantiene un interés, para los efectos de conocer su existencia, por razones de orden y seguridad nacionales, para coordinar sus operaciones en relación con el resto de la infraestructura y para asegurar que su situación e instalaciones, respondan a condiciones mínimas de seguridad aeronáutica.

24.- OTRAS CLASIFICACIONES.- Se ha dividido también los aerodromos civiles en forma funcional y, así se habla de aerodromos comerciales, deportivos, técnicos, científicos, etc. (241), pero esta sistemática no es recogida por la legislación en Iberoamérica; tal vez, porque su trascendencia la relega a un nivel meramente reglamentario, como sostiene VIDELA ESCALADA (242).

Otras clasificaciones de aerodromos, distinguen en atención a la naturaleza de los servicios aéreos que se prestan desde el campo aéreo y, así se habla, de ac-

rodromos para servicios de larga distancia, de distancia media, de corta distancia, de instrucción, de deporte o turismo aéreo y de campos para giroaviones y aeronaves de despegue vertical u oblicuo (243). Esta clasificación, tampoco es acogida en el conjunto de los textos iberoamericanos.

Otras especies calificadas de aerodromos son: los aeropuertos, que serán tratados en el título siguiente y los dedicados exclusivamente a las operaciones de transporte de mercaderías, como los de Stansted en los alrededores de Londres y el de New Jersey (244), que hasta aquí, tampoco existen en Iberoamérica.

TITULO CUARTO. AEROPUERTOS Y FIGURAS CONEXAS.

25.-CONCEPTO DE AEROPUERTO.- La doctrina más aceptada, estima que el calificador, mediante el cual un aerodromo pasa a denominarse "aeropuerto", es que posea las instalaciones adecuadas para los distintos servicios que la aeronavegación requiere (245). Esta tendencia ha sido seguida en Iberoamérica, por las leyes de Brasil, Colombia, Costa Rica, España, México, Guatemala, Paraguay y Venezuela (246), y que además, guardan la debida correspondencia con el concepto que OACI sostiene en cuanto al aeropuerto (247). Otro grupo de leyes, no define el término aeropuerto y tampoco entregan un concepto afín; así ocurre con las leyes de Bolivia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá y el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico. Se puede distinguir aún, otra tendencia legislativa, según la cual, la expresión "aeropuerto" se hace sinónima, de lo que hoy entendemos por aeropuerto internacional; así legislan los textos de Chile, Rep. Dominicana, Perú, Portugal y Uruguay (248) y de acuerdo con éstas legislaciones, no cabe hacer distingo jurídico entre aerodromo y aeropuerto, por simples factores técnicos, como es, la mayor o menor dotación de instalaciones y servicios en un campo aéreo.

Sin embargo, la ley argentina, ha agregado otro elemento calificador del aeropuerto: "la intensidad

de movimiento aéreo"(249), que se inserta en un cuadro más general, puesto que es de la esencia en esa ley, que el aerodromo sea público, para ser calificado como aeropuerto. Se ha dicho, que la mención de "una intensidad de tráfico, que haga justificable la denominación", agrega al elemento técnico del aeropuerto (instalaciones y servicios), una nota de interés jurídico, digna de ser destacada (250); a nuestro entender, ésta modalidad, reviste en esencia, mero carácter de consejo para la autoridad administrativa, encargada de clasificar los aerodromos.

Debe destacarse, que al igual que la ley argentina, las normas de Brasil, México, Uruguay y Venezuela, exigen perentoriamente que el aeropuerto revista el carácter de aerodromo público (251), elemento de gran importancia al configurarselo jurídicamente y que está llamado a tener mejor aceptación en los textos positivos. España consagra éste requisito, exigiendo que los servicios e instalaciones del aerodromo, sean públicas (252).

26.-AEROPUERTOS INTERNACIONALES.—La expresión "aeropuerto aduanero y las de "aeropuerto de frontera", "aeropuerto Internacional" o "de uso Internacional", ha servido desde antiguo, para señalar a aquellos aerodromos o aeropuertos, destinados a la partida y llegada de las aeronaves que se dirijan o procedan del extranjero (253) y que además, poseen servicios de aduana, policía, sanidad, inmigración ect. (254).

La noción de aeropuerto internacional, no se encuentra en las leyes de Bolivia, Costa Rica, y Cuba y sólo se encuentra insinuada en la de Perú (255). Por el contrario, la vemos reconocida, en términos iguales o parecidos a los doctrinarios, en todo el resto de Iberoamérica (256).

Nos interesa destacar ahora las particularidades de algunas legislaciones. Un estimable grupo de le-

yes, entre las cuales se cuentan las de: Brasil, Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá y Venezuela, incluyen como elemento típico del aeropuerto internacional, que éste sea declarado tal, en virtud de una manifestación formal de la autoridad pública, generalmente, del Poder Ejecutivo (257); ello es muy explicable, por cuanto es muy grande la importancia de éste tipo de aerodromos.

La ley argentina, presenta la novedad, de que pueda otorgarse a un simple aerodromo público, el status de aeropuerto internacional (258), modalidad que ha sido justificada por VIDE LA, en atención a la exigencia impuesta a toda aeronave que entre o sale del país, de hacerlo en o de un campo internacional (259).

Otra particularidad presenta la norma brasileña que define el aeropuerto internacional que, por su redacción, parece limitar el uso de éstos campos aéreos, para los servicios internacionales de transporte regular y no regular, aún cuando ésta no haya podido ser la intención del legislador (260).

27.-FIGURAS CONEXAS CON LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Figuras conexas con la de aeropuerto, son las constituidas por los aeropuertos flotantes y los aeropuertos multinacionales.

Los aeropuertos flotantes revisten hoy un menor interés académico, pasada ya la época en que los países pensaban establecer islas flotantes artificiales, para auxiliar el amaraje de sus aeronaves, en medio del océano (261). Este tipo de instalaciones es aceptado por TAPIA SALINAS, a condición de que se tomen algunas previsiones en resguardo de la soberanía de los Estados ribereños (262). La soberanía del Estado propietario de tales aeropuertos sería indiscutible, en tanto no viole la libertad del alta mar y no se perjudique a otras naciones (263).

Los aeropuertos internacionales multinacionales, son aquellos que poseen un sistema de gestión con-

junta, por dos o más naciones; DELASCIO sostiene que son aquellos aeropuertos, donde dos o más Estados instalan sus aduanas, de modo que los aviones pueden cumplimentar en un mismo aerodromo, las disposiciones aduaneras del Estado del cual salen y las del Estado al cual se dirigen (264). Se cita entre éstos aeropuertos internacionales multinacionales, el de Basilea-Mülhouse, en la frontera franco-suiza y el proyecto de aeropuerto Ginebra-Cointrin (265).

En Iberoamérica, no conocemos aún manifestaciones de aeropuertos flotantes o multinacionales.

TITULO QUINTO. HABILITACION DE AERODROMOS.

28. DE LA HABILITACION EN GENERAL.— Tal como se decía anteriormente (266), la doctrina reconoce desde hace algún tiempo, como un elemento calificador del aerodromo, cualesquiera que sea su clase o categoría, el requisito de su previa autorización por la autoridad aeronáutica (267). Sin ella faltaría algo esencial (268). Tal autorización se conoce con el nombre de habilitación del aerodromo y no puede ser confundida, con la habilitación de obras materiales, instalaciones o servicios que mejoren material y técnicamente un campo aéreo. Jurídicamente hablando, la habilitación es un acto administrativo, emanado de la autoridad aeronáutica, por el cual se reconoce a una superficie determinada, como aerodromo, se le otorga una identificación, se le sitúa según sus coordenadas geográficas, se le cataloga o tipifica dentro de las clasificaciones legales y reglamentarias y al mismo tiempo, se autoriza ejecutar en él determinadas operaciones aéreas, que dependen de la antedicha catalogación y de las características técnicas del aerodromo.

La exigencia de habilitación de todo aerodromo, es una formulación positiva, que anteriormente se expresaba en los textos legales, como una prohibición terminante de abrir y explotar aerodromos, sin autorización previa y que todavía mantienen los textos aeronáuticos de Brasil, Chile, Rep. Dominicana y Paraguay (269), si bien la ley dominicana, la establece sólo respecto de los aerodromos públicos.

La exigencia de autorización, permiso o habilitación, está contemplada en la gran mayoría de los textos iberoamericanos (270), con excepción de los de Bolivia, Ecuador y Perú. En la ley dominicana y en el Proyecto de Código Latinoamericano, se contempla únicamente, respecto de los aerodromos públicos (271).

Existe doctrina (272) u aún textos legales, que extienden la exigencia de autorización o permiso a la etapa de construcción del aerodromo, como en el caso del texto peruano y aún a la etapa de proyecto, estudio o delineación, como ocurre en Ecuador y Colombia (273). Por el contrario, el permiso es requerido también, respecto de toda modificación ulterior del aerodromo, en la ley paraguaya (274). Nosotros estimamos, que tales exigencias, previas o posteriores al comienzo de las operaciones del aerodromo, son más propias de la reglamentación, que de textos legislativos.

Las leyes del Brasil y de Colombia, exigen además de la habilitación, el "registro" de los aerodromos en un registro especial (275), materia, que también parece ser propia de la reglamentación.

Las leyes chilena y Uruguay, han introducido otro elemento calificante de la habilitación, al poner de relieve, el caracter escencialmente transitorio de la misma (276), porque, en realidad, una autorización de funcionamiento de aerodromo queda normalmente limitada a un plazo cierto, sin perjuicio de encontrarse condicionada, al mantenimiento de las circunstancias jurídicas y técnicas que se tuvo presente, en la época de su otorgamiento.

Otra materia que abordan algunas legislaciones, es la exigencia de que el explotador u operador del aerodromo sea nacional del Estado, donde se encuentra emplazado el campo aéreo; así ocurre en las leyes de El Salvador y de España (277). En realidad, la exigencia de nacionalidad en éste aspecto parece innecesaria, porque el requisito de habilitación, constituye una garantía suficiente (278).

29.-LA HABILITACION EN RELACION CON AER. PUBLICOS Y PRIVADOS.

El caracter necesario de la habilitación, se mantiene tanto respecto de los aerodromos públicos como de los privados (279), internos o internacionales (280), en razón del control que el Estado debe ejercer para preservar su soberanía, para ejercer la policía del aire y además, en resguardo de las condiciones básicas de seguridad aeronáutica (281), en razón del interés público comprometido en ésta. Si la ley exige perentoriamente aterrizar o despegar desde aerodromos públicos o privados, es lógico que mediante el instrumento de la habilitación, controle las condiciones de seguridad de los aerodromos (282).

Tratándose de aerodromos públicos, es notorio que el Estado debe intervenir autorizando su funcionamiento, dado que pueden ser utilizados por cualesquiera aeronaves, encontrándose comprometidos, intereses muy importantes, ajenos a los del propietario del campo (283). Pero, aún tratándose de aerodromos privados, es justificable la intervención estatal, dada la necesidad de controlar el cumplimiento de los requisitos mínimos de seguridad del campo aéreo y , además, por razones de policía de circulación aérea (284), para impedir su utilización en hechos tipificados como delito (Ej. contrabando) (285) y para la regulación del tráfico aéreo, en relación con otros aerodromos privados (286) y públicos.

Con todo, la facultad de la administración para autorizar o no el funcionamiento de un aerodromo, mediante el mecanismo de la habilitación, no puede ser ejercitada arbitraria, sino prudentemente (287), en forma que se sirva los intereses de toda la comunidad.

TITULO SEXTO. TUICION Y ADMINISTRACION DE AERODROMOS.

30.-FISCALIZACION.- De la facultad que poseen los particulares para abrir y operar aerodromos, surge como una necesidad imperiosa, acordar al Estado la facultad de supervigilancia, tuición y fiscalización, respecto de todo aerodromo. Así lo exige el interés público, en salvaguardia del valor jurídico que representa la seguridad en la infraestructura, como base de la navegación aérea. Es por ello, que la función del Estado, en cuanto a los aerodromos se refiere, no se detiene en la simple habilitación

de los mismos, por un acto administrativo, sino que persiste en el tiempo y durante toda la vida operacional del campo aéreo.

Como ha dicho acertadamente DELASCIO, es conveniente separar con claridad los conceptos de control técnico o supervigilancia de la autoridad - antes mencionado - de la administración y operación económica de los aerodromos (288).

La función fiscalizadora la ejerce el Estado respecto de los aerodromos que él mismo opera y administra, pero, ésta adquiere mayor trascendencia jurídica, tratándose de aquellos aerodromos explotados por particulares, puesto que la anterior hipótesis, el problema se reduce a una simple subordinación entre órganos de la Administración.

El principio de fiscalización de los aerodromos y particularmente, de los aerodromos privados, está reconocido por la casi unanimidad de los textos iberoamericanos (289) con excepción de los textos de Bolivia, Uruguay y el Proyecto Latinoamericano, que no le mencionan y del Reglamento de Navegación Aérea del Portugal, que nos remite a un reglamento específico de funcionamiento de aerodromos (290). En el caso de España, la fiscalización de aerodromos privados, no ha sido comprendida dentro del artículo 44 de la Ley de Navegación Aérea, aunque se encuentra prevista en el Art. 5º de la Ley de 2 de Noviembre de 1940 (291); la tuición de los aerodromos militares y públicos, la encontramos consagrada literalmente en el texto principal (292).

31.-EXPLOTACION DE AERODROMOS.- A pesar de que la opción entre los varios sistemas de explotación de aerodromos, es para nosotros, simple derivación de la política económica interna de los Estados, los estudiosos del derecho aeronáutico siempre han estimado oportuno analizarla,; se ha dicho que ésto influye necesariamente, en el regimen de responsabilidad aeronáutica, puesto que ha de tenerse en cuenta, la calidad del explotador del aeropuerto y de los servicios locales de control de tránsito aéreo, con respecto de los daños generados por su actividad (293).

el estatal, cerrado a toda explotación que no sea apropiada por el Estado y que parece consagrado en los textos de Cuba y Ecuador (294).

El sistema diametralmente opuesto, es aquel en el cual el Estado, no asume concretamente una obligación legal de administrar aerodromos, lo cual se traduce en no legislar sobre sistemas de explotación. Esta solución es adoptada en las leyes de Argentina, Colombia, Rep. Dominicana, Paraguay, Uruguay y Venezuela; en éstos ordenamientos, el Estado sólo asume obligaciones relativas a la supervigilancia técnica, en cuanto a las obras materiales ejecutadas para construir el aerodromo; algunas de éstas legislaciones también regulan la responsabilidad del explotador (295). Este sistema, que podría calificarse de liberal, también es adoptado en las normas portuguesas, que se limitan a disponer, que tanto el Estado, como cualesquiera entidad autorizada, puede construir aerodromos públicos (296).

El tercer sistema de explotación de aerodromos que se reconoce en Iberoamérica, es el que podría denominarse mixto o ecléctico y se caracteriza, porque el Estado asume de derecho, la explotación y administración de los aerodromos públicos, sea directamente, o por medio de una concesión. En algunos textos cuya técnica legislativa es menos avanzada, el Estado asume la explotación de los llamados aerodromos "nacionales", que ordinariamente coincidirán con los aerodromos públicos.

El Estado administra todos los aerodromos públicos directamente, en Brasil, Costa Rica, y España, si bien, en Brasil, es posible que ésta administración sea entregada a los particulares, mediante concesión, en Chile, el Estado administra sólo los aerodromos públicos de dominio fiscal (297), aunque, en el hecho éstos coinciden generalmente con todos los aerodromos públicos.

Mediante la designación del jefe o comandante del aeropuerto, el Estado ejerce la administración de

los mismos, en México y Nicaragua (298). En las leyes de El Salvador, Guatemala, Honduras y Panamá, el Estado sólo asume la obligación de administrar los aeropuertos de su dominio y los "nacionales" (299).

Finalmente, debemos hacer presente, que no existen normas sobre administración de aerodromos en los textos de Bolivia, y del Proyecto Latinoamericano. La ley peruana, nos remite en ésta materia al reglamento (300).

Insistiremos una vez más, en que el sistema de explotación de aerodromos, no es en sí un problema jurídico-aeronáutico. El Estado se retraerá o bien asumirá mayores funciones, según la orientación política que inspire al legislador. Por lo demás, en la hipótesis en que los particulares asumen tareas como explotadores de aerodromos públicos, no se observa que deba existir una radical diferencia en materia de responsabilidad, frente a al sistema de administración estatal. En ambos casos el ente administrador, no podrá eludir sus responsabilidades por los daños causados por su gestión, si bien en el caso de gestión por los particulares, puede surgir una responsabilidad gubernativa adicional, ante la Administración, que se encuentra encargada de fiscalizar la totalidad de la infraestructura aeronáutica.

Por último, debe señalarse, que varias legislaciones iberoamericanas, contemplan la posibilidad de que se otorgue concesiones en los aerodromos y demás edificios construídos en ellos. Con ésto se permite a los concesionarios de las instalaciones, ocupar en forma temporal, aunque bajo ciertas garantías, determinados áreas de las mismas, con el objeto de atender necesidades derivadas del movimiento de las aeronaves, pasajeros, y servicios diversos. Entre los textos que regulan éstas concesiones, podemos citar los de Costa Rica, Cuba, Chile, España, Guatemala y Honduras (301).

TITULO SEPTIMO. SERVICIOS DE PROTECCION AL VUELO.

32.-CARACTERISTICAS Y CLASIFICACION.- Los servicios técnicos de ayuda y protección a la navegación aérea, complementan el rol de los aerodromos, ya sea dentro del recinto de ellos o en las rutas habituales de las aeronaves (302). De acuerdo con ello, estimamos que - aparte de los aerodromos - la infraestructura se integra con un conjunto de instalaciones y servicios, que, operando conjunta o independientemente, pero bajo un sistema de planificación, dirección, y vigilancia permanentes, sirven desde tierra a la seguridad (303) y a la regularidad de la navegación aérea. A ésta segunda sección de la infraestructura la denominamos: instalaciones y servicios de ayuda y protección a la navegación aérea.

Para evitar equívocos, queremos señalar desde ya, que entre los servicios e instalaciones en estudio, no se encuentran comprendidos los servicios llamados "de soberanía" que confluyen en los aeropuertos internacionales, tales como los de aduana, inmigración, o sanidad, ni tampoco aquellos destinados al mantenimiento y reparación de aeronaves, de reabastecimiento de combustibles, carburantes y lubricantes de aeronaves (304). Con ello vamos delimitando el ámbito de éstos servicios, que se encuentran ligados exclusivamente, a la protección a ayuda de las aeronaves, en relación con su operación o conducción técnica, sea individualmente o consideradas en conjunto.

Dentro de éste esquema de ideas, la doctrina ha calificado como integrantes de ésta infraestructura auxiliar: los servicios de tránsito aéreo, de comunicaciones y meteorología aeronáutica, los señalamientos físicos, acústicos y lumínicos, coordinación de búsqueda, indicadores de obstáculos y los equipos electrónicos de ayuda al vuelo (incluso radio-goniométricos), ect.

Las leyes iberoamericanas, señalan como integrantes de éstos servicios e instalaciones: los servicios

de tránsito aéreo, meteorológicos, de comunicaciones, coordinación de búsqueda y salvamento, instalaciones de auxilio radiofónicos y visuales, radioayudas, señalamiento de rutas, servicios de información aeronáutica (306), si bien la inclusión de todos ellos no es uniforme. Tal vez la ley brasileña, sea la más completa en la materia, puesto que incluye los seis primeros tópicos indicados (307).

Nosotros, sin espíritu exhaustivo y teniendo en cuenta el desarrollo actual de tales instalaciones y servicios, trataremos de formular un panorama sistemático de los mismos, distinguiendo entre: instalaciones automáticas o semi automáticas, servicios propiamente tales y combinación de servicios-instalaciones, lo cual podría servir de base para un futuro estudio sobre la responsabilidad emanada de la operación de tales sistemas.

Entre las instalaciones automáticas o semi-automáticas, figuran las relacionadas con el curso que se debe seguir la aeronavegación, como los radiofaros en sus diversas especies, las radiobalizas y los sistemas de descenso y aterrizaje por instrumentos (I.L.S.) y los dispositivos lumínicos o visuales (orientadores y demarcadores de pistas o de alturas, de obstáculos o de situación de aerodromos).

Entre los servicios auxiliares de la navegación, aérea, puede citarse los siguientes: de información (aeronáutica, de vuelo, de despacho de aeronaves), de alerta de emergencias, de coordinación de búsqueda y salvamento y de control de tránsito aéreo (en rutas, aproximación y aerodromos). Debe tenerse en cuenta, que a pesar del carácter eminentemente subjetivo (personal), del servicio de tránsito aéreo, debe apoyarse necesariamente en los sistemas de radiocomunicaciones y radio-goniometría (radar, en sus diversas especies).

En la categoría servicios-instalaciones, donde el complejo hombre-instrumento, actúa en estrecho vínculo, figuran las telecomunicaciones aeronáuticas (tierra-

tierra y tierra-aire) y la meteorología aeronáutica.

La anterior clasificación sistemática, puede ser útil al abordar un problema jurídico aún no agotado por la doctrina, como es el de la responsabilidad jurídica del comandante de aeronave, que se ha visto influido fuertemente por el creciente desarrollo de los servicios e instalaciones de protección al vuelo, que tienden a doblegar parte de las facultades técnicas del comandante (309).

Es una nota característica de la operación de los servicios e instalaciones en estudio, constituir un servicio público permanente, cuya paralización no es posible. Puede observarse fácilmente, que existe instalaciones cuyo funcionamiento, no depende del vuelo de determinada aeronave y que incluso los servicios meteorológicos y de tránsito aéreo, operan antes del vuelo, durante éste y luego de finalizada la operación de una aeronave(310).

Pero éstos elementos, no sólo constituyen un servicio público, sino que además, existen para que las aeronaves se sometan rigurosamente a ellos y observen sus normas e indicaciones (311). Esta norma es reconocida en Iberoamérica, por las leyes mexicana y venezolana, que disponen el uso obligatorio de los servicios de infraestructura auxiliar (312), aunque, lamentablemente, ella no ha sido seguida por otros textos.

33.-TUICION Y ADMINISTRACION.- Con respecto de los sistemas de ayuda y protección a la navegación aérea, también debemos distinguir entre la tuición, vigilancia o fiscalización y la explotación o administración.

Nadie duda de que es el Estado, quien debe tener a su cargo la totalidad de la planificación y el control de tales sistemas y es necesario que sea de éste modo, ya que en ellos se manifiesta la soberanía de la nación y a travez suyo, el Estado cumple con funciones que le son propias (313).

Las leyes aeronáuticas de Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela (314), consagran el principio de fiscalización estatal de los sistemas de ayuda a la navegación aérea; en su caso, el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico, se limita a exigir a los Estados signatarios, uniformidad en los procedimientos respectivos (315). . No contienen normas sobre fiscalización, los textos de Bolivia, Paraguay, Perú, Portugal y Uruguay.

En materia de explotación y administración de las instalaciones y servicios de protección al vuelo, las leyes iberoamericanas han procedido a adoptar uno de tres métodos: explotación estatal, liberal (el Estado no asume compromisos al respecto) o ecléctico; según el sistema ecléctico, el Estado puede asumir directamente la explotación de los sistemas, o indirectamente, por medio de concesiones.

La tendencia moderna en ésta materia, se orienta hacia la integración regional de los sistemas de protección al vuelo y se inicia con el Acuerdo sobre las Estaciones Oceánicas en el Atlántico Norte, de 1954 (316) y continúa con la Convención para la creación de una Agencia Administradora de Instalaciones y Servicios para Asegurar la Navegación Aérea en Africa y Madagascar de 1959 (ASECNA) (317), por la Convención de Tegucigalpa de Febrero de 1960, para la creación de una Sociedad de Servicios de Navegación Aérea en la América Central (COCESNA), suscrita por Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y el El Salvador (318). Esta última convención, que marca rumbos en el continente (319), creó una sociedad para ejercer el monopolio de los servicios de navegación aérea, telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas para la navegación aérea, en los territorios de los Estados contratantes. En fecha posterior, se firma en Bruselas (Diciembre de 1960), una convención que crea una organización común europea del espacio aéreo, que se denomina "Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea" (EUROCONTROL) (320).

Como puede verse, la tendencia integracionis-

ta, se manifiesta temprana e intensamente en cinco países de la comunidad Iberoamericana y se refleja también en el Código Aeronáutico Argentino, que faculta al poder Ejecutivo, para acordar la coordinación y conexión de los servicios de protección al vuelo, con otros países (321).

En el plano interno, acogen el sistema de administración estatal, las leyes de Costa Rica, Cuba, Rep. Dominicana, Guatemala y Ecuador (322). Los textos de Brasil, Colombia y Paraguay, por el contrario, se inclinan, por un sistema liberal (323). Acogen un sistema de explotación por el Estado, directamente o bien mediante concesiones, los textos de Argentina, Chile, El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela (324). Las leyes de Bolivia, Perú, Portugal y Uruguay, no han regulado la explotación de los servicios de protección al vuelo.

TITULO OCTAVO. TARIFAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA.

34.- JUSTIFICACION. CLASES..- El costo operacional de los aerodromos y demás servicios de infraestructura es elevado y de allí, que una sana gestión económica, exija que sean los propios usuarios de tales instalaciones y servicios, los que concurren a costearlos, con la salvedad, de que ello no pueda significar la paralización del desarrollo de la aeronáutica (325). De aquí arranca la facultad del Estado, que por razones de economía nacional, puede imponer el cobro de exacciones, impuestos, tasas, tarifas o derechos aeroportuarios a las aeronaves (326) y a otros usuarios de instalaciones de infraestructura. Estas exacciones deben ser las mismas, para aeronaves nacionales y extranjeras, en virtud del principio de igualdad de trato que consagran los textos internacionales (327); sólo cabe la discriminación, en razón de las características técnicas de las aeronaves o del número y calidad de las instalaciones o servicios utilizados.

Debe tenerse presente, que cualesquiera que sea el ente que preste servicios o instalaciones de infraestructura, las exacciones sólo pueden ser establecidas por la autoridad pública (328).

las derivadas del uso de los aerodromos, entre las cuales puede mencionarse las de aterrizaje, estacionamiento y de uso de hangares y las derivadas del uso de instalaciones y servicios de ayuda y protección de la navegación aérea, entre las cuales se encuentran: comunicaciones, meteorología, servicio de control de tránsito aéreo, uso de radioayudas, iluminación de pistas, ect.

En relación con las exacciones originadas en en uso de aerodromos, se ha dicho, que sólo son procedentes, respecto de los aerodromos públicos, en cuya buena atención está interesada la comunidad en general, por constituir un servicio de utilidad pública (329). Así lo entienden también todas las legislaciones iberoamericanas, con excepción de la de Ecuador (330), que permite el cobro de tarifas oficiales en aerodromos privados.

La percepción de las exacciones le corresponde al explotador del aerodromo, ya que de él dependen los servicios y atención de aquél. los usuarios no pueden por su parte pretender rebajas en los cobros, en caso de utilizar sólo algunos servicios, si las instalaciones prestan un conjunto integral de ellos (331).

El cobro de tasas por uso de aerodromos, se encuentra autorizado por todas las leyes iberoamericanas (332), excepto en las de Bolivia, Cuba, Rep. Dominicana, Panamá y Paraguay, en las cuales no encontramos referencias sobre la materia. Debemos destacar también, que la ley ecuatoriana de 29 de Noviembre de 1963, ha descendido hasta los detalles más reglamentarios, en relación con la diversas tarifas, lo cual parece más propio de normas de rango inferior a la ley.

En materia de tarifas, tasas o exacciones por el uso de servicios o instalaciones de ayuda y protección a la navegación aérea, podemos apreciar que las leyes iberoamericanas han sido mucho más remisas en establecerlas, que en el caso de las antes indicadas. Sólo se contemplan en las leyes de Argentina, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, España, México, Panamá, Perú y Venezuela (333).

Por último, existe un grupo de legislaciones, que establecen ciertas tarifas o derechos, que no se generan en la operación de las aeronaves, sino en el uso de la infraestructura, sea por pasajeros, mercancías transportadas, uso de locales en edificios, instalaciones de suministro de combustibles ect. Así se ha legislado en Chile, Ecuador, Guatemala y Costa Rica, cuyas leyes autorizan el cobro de exacciones a los pasajeros (334). Los textos de Chile y Costa Rica, permiten el cobro de derechos fiscales por las mercancías transportadas (independientemente de los cobros aduaneros)(335). Según las leyes de Ecuador y Guatemala, cabe cobrar exacciones a los usuarios o arrendatarios de edificios (336). En España se puede cobrar tarifas, por servicios de aeropuertos y aerodromos (diversas de las relacionadas con el movimiento de aeronaves) y lo propio sucede en Chile, mediante un sistema de contratos o concesiones (337).

TITULO NOVENO. LIMITACIONES AL DOMINIO EN BENEFICIO DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE LA NAVEGACION AEREA.

35.-DE LAS LIMITACIONES AL DOMINIO EN GENERAL.- En una tendencia de la legislación aeronáutica contemporánea, el regular ciertas limitaciones o restricciones o cargas impuestas a los propietarios del suelo en beneficio de la navegación aérea y de las instalaciones que desde tierra la apoyan (338).

Jurídicamente, las limitaciones, restricciones o cargas, revisten variadas formas, entre las cuales puede citarse: la obligación de señalamiento e iluminación de obstáculos a la navegación aérea, la prohibición de plantar y construir en absoluto o de plantar o construir sobre cierta altura, en zonas determinadas y el deber de suprimir los obstáculos pre-existentes, en su totalidad, o sobre alturas determinadas. Las limitaciones al dominio pueden ser más radicales y hacer necesaria, aún la expropiación de los predios cuya utilización o neutralización fuese indispensable para el desarrollo de la in-

fraestructura y de la navegación aérea.

En el análisis de la limitaciones al dominio, nosotros excluiríamos el tema relativo a las expropiaciones, aún cuando diversas leyes iberoamericanas, contengan reglas sobre la materia (339), porque entendemos que éste modo de adquirir el dominio, es propio del estudio del derecho administrativo. Sólo interesa al derecho aeronáutico, que el sistema expropiatorio haga viable el progreso y la protección de la infraestructura aeronáutica y por ello, el ordenamiento jurídico de cada país, ha de poseer normas adecuadas al respecto.

Excluidas las expropiaciones, el resto de las limitaciones al dominio obedecen claramente al interés público que existe en otorgar la máxima seguridad a la operación técnica de las aeronaves, amagadas por cualesquiera obstáculos situados en las inmediaciones de los aerodromos o de las rutas aéreas (340). Pero, junto a ésta razón de seguridad en la navegación aérea, encontramos también el deseo de proteger a los aeropuertos, evitando la inutilidad en que caerían costosas instalaciones de infraestructura, en caso de proliferar toda clase de obstáculos en torno a ellas (341). Debe tenerse en cuenta, que para éstos efectos la expresión "obstáculo", debe entenderse en un sentido lato, comprensivo tanto de plantaciones o construcciones físicas, cuanto de dispositivos que perturben las comunicaciones aeronáuticas o la acción de instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea.

36.-NATURALEZA JURIDICA DE LA LIMITACIONES AL DOMINIO. -

Existe doctrina encontrada, acerca de la naturaleza jurídica de las limitaciones en estudio. VIDELA ha señalado, que existe tres tendencias al respecto: aquella que asimila las figuras en estudio a las servidumbres, otra que las identifica como restricciones o limitaciones al dominio y una tercera, según la cual serían servidumbres administrativas (342).

Entre nosotros, la tesis de la servidumbre ha sido sostenida por HAMILTON y por DELASCU y por CAUZA Aguado que distinguen entre servidumbre a favor de los aerodromos y en favor de la navegación aérea (343). HAMILTON ha indicado, que las servidumbres especiales del derecho aéreo, no son propiamente prediales sino establecidas en beneficio general de la circulación aérea, aún en el caso de los aerodromos (344).

La tesis anterior ha sido impugnada por VIDELA, TAPIA SALINAS y RODRIGUEZ JURADO, quienes sostienen que en las pretendidas servidumbres aeronáuticas no existe predio dominante, porque la limitación no se establece en interés del dueño del aerodromo, sino de la circulación aérea (345). VIDELA ha agregado otro argumento de importancia que contribuiría a demostrar la imposibilidad de asimilar estas figuras a las servidumbres : el respectivo derecho patrimonial, debería figurar en el patrimonio del sujeto activo, lo cual no ocurre en el presente caso (346). También se ha dicho, que no puede asimilarse el interés público dimanado de la actividad aeronáutica, al concepto de predio dominante, por constituir ello una ficción jurídica que no encuadra con el derecho común (347).

La tesis de la servidumbre administrativa, que no sabemos haya sido sostenida entre los estudiosos del derecho aeronáutico en Iberoamérica, incluiría a las figuras en estudio dentro del amplísimo concepto de servidumbre administrativa, que abarca las servidumbres en cuanto gravámenes reales y las demás restricciones impuestas a la propiedad en interés general (347-Bis). Esta tendencia ha sido criticada por VIDELA, el cual sostiene que es mucho mayor la precisión de la terminología de la legislación civil, que no presenta efectos perturbadores, como el concepto de servidumbre administrativa (348).

La tesis de las limitaciones o restricciones, afirma simplemente que las figuras que se comentan, son simples limitaciones, a las cuales cabe sujetar el ejercicio normal del derecho de propiedad, que no es exclusivo, sino dentro de las condiciones determinadas por la

ley(349), las cuales se justifican, en las razones de interés público que son de la esencia de la aeronavegación (350).

Por nuestra parte, estimamos que ésta última tesis, no ha considerado suficientemente la doctrina de la dominicalidad pública del espacio aéreo, analizada anteriormente (351), que convierte al Estado en titular del patrimonio representado por el medio aéreo y en administrador de dicho patrimonio, con lo cual resulta plenamente acreditada la existencia de un sujeto de derecho interesado en la seguridad aérea. La tesis anterior tampoco considera la posibilidad de que pueda existir otras servidumbres que no sean las prediales y, que establecidas en favor de determinada persona o de comunidades, fueron reconocidas en el derecho justiniano bajo las formas de usufructo, uso y habitación (352) y que son aceptadas por ordenamientos jurídicos como el español por ejemplo (353).

La servidumbre es un género, donde cabe cualquiera forma de "participación limitada en el goce o aprovechamiento de cosa ajena" como dice CASTAN (354), el cual estudia las servidumbres aeronáuticas, dentro de las servidumbres legales por causa de utilidad pública (355), lo cual guarda perfecta armonía con el ordenamiento español (356).

Como puede verse, aceptada por la ley nacional la figura de una servidumbre personal, legal, por causa de pública utilidad y existiendo un titular del patrimonio representado por el ambiente aéreo, es perfectamente posible concebir la figura de la servidumbre aeronáutica, con tales caracteres, sea como imposición de no construir, o como deber de despeje de obstáculos, o sea respecto de la obligación de señalamiento de éstos últimos. Si algunos ordenamientos civiles, no recibieron la figura jurídica de la servidumbre personal y legal, el derecho aeronáutico puede abrir en ésta materia, un camino rectificador del derecho común, sin que sea de

interés para éste último, jugar a modo de caja de hierro respecto de una rama especial del derecho.

En Iberoamérica, la legislación aeronáutica de Argentina, Brasil, El Salvador, México y Nicaragua, acogen literalmente la teoría de las restricciones o limitaciones (357), en tanto los textos de Colombia, Rep. Dominicana, Ecuador, España, Honduras, Panamá, Perú y Uruguay, aceptan el criterio de la servidumbre (358). Otras leyes se refieren simplemente a "zonas de protección, o seguridad de los aerodromos, como las de Costa Rica y Paraguay (359), en tanto las de Chile, Guatemala y Venezuela, no acogen ni una ni otra tesis (360). Carecen normas sobre la materia, las leyes de Bolivia, Cuba, Portugal y el Proyecto Latinoamericano.

37.-OBLIGACION DE SEÑALAMIENTO DE OBSTACULOS.- Analizados el fundamento y la naturaleza jurídica de las limitaciones y restricciones al dominio, que hemos calificado como servidumbres aeronáuticas, entraremos al estudio de cada una de las figuras comprendidas en ellas, comenzando por la imposición de señalamiento de obstáculos.

Consiste en la obligación impuesta al detentador de un predio, de señalar de manera bien visible durante el día e iluminar durante la noche, cualesquiera construcción cuya altura exceda de la ordinaria en el lugar donde se encuentra ubicada, a efectos de que los pilotos, puedan identificarlas y eludirlas, evitando así, posibles accidentes (362).

En el Anexo Nº14 del Convenio de Chicago, se contienen las recomendaciones técnicas sobre las características y detalles, que han de tener los dispositivos visuales o lumínicos de señalamiento de obstáculos (363) y que habrán de seguir los Estados signatarios.

Como puede verse, en esta figura se impone al detentador del predio, una carga, una servidumbre activa o positiva, que "obliga al propietario a hacer: "servitus

in faciendo"(364) y que se fundamenta en el principio "ejus commoda ejus est incommoda", porque el propietario que hace en provecho propio las construcciones peligrosas para la comunidad, debe cargar con las consecuencias (365).

Esta servidumbre trae aparejada a lo menos la obligación del propietario, de asumir los gastos de conservación de los artificios de señalamiento instalados por la autoridad aeronáutica, lo cual redundará en la mayor eficacia del sistema (366) y se justifica por el predominio del interés general y colectivo, sobre el interés individual (367).

El incumplimiento del propietario en su obligación de señalamiento, dá lugar a responsabilidades, por la contravención que implica, de las normas legales y reglamentarias que le imponen tal deber. Su responsabilidad se excluye, en caso de accidente provocado por aeronave que se estrelle con el obstáculo, a causa de una dirección técnica defectuosa (368).

En Iberoamérica, sólo una minoría de leyes aeronáuticas establecen la servidumbre de señalamiento de obstáculos. Entre ellas cabe citar las de Argentina, Rep. Dominicana, España (complementada por un reglamento), Panamá, Paraguay y Uruguay (369).

En cuanto al ámbito superficial donde se aplica la obligación de señalamiento, los textos de Argentina, Paraguay y Uruguay, han dispuesto que el gravamen puede establecerse respecto de cualquier obstáculo situado en el territorio nacional (370), en tanto la ley dominicana lo restringe a los obstáculos existentes en las zonas de protección de aerodromos, en las rutas aéreas y respecto de obstáculos aislados (371). En España y Panamá, la servidumbre de señalamiento afecta sólo a los obstáculos situados en las zonas de protección de los aerodromos (372).

Han regulado el tema de los gastos ocasionados por la obligación de señalamiento, sólo los textos de Argentina, Rep. Dominicana, España, Uruguay y Paraguay, sin que se distinga entre gastos de instalación y de conservación (373). La ley argentina, pone todos los gastos de cargo del propietario, mientras la ley paraguaya los asigna al Estado (374). El Código uruguayo dice que los gastos respectivos corren por cuenta de los beneficiarios de las líneas (375), expresión confusa, que erróneamente dá a entender, que los afectados por los gastos serían los beneficiarios de las líneas aéreas (376). En España, los gastos debe soportarlos el propietario, si la altura del obstáculo excede de la altura límite determinada para la zona de servidumbre del aerodromo o, el Estado, en caso de que el obstáculo no exceda de dicha altura y siempre que el Ministerio del Aire estime conveniente su señalamiento (377). La ley dominicana ha legislado solamente respecto de los gastos de balizamiento de obstáculos situados en las zonas de servidumbre de aerodromos y los hace de cuenta del propietario (378).

Nosotros somos de la opinión, de que la obligación de señalamiento debe afectar a cualquier obstáculo peligroso, en cualquier punto del territorio de un país; los gastos de instalación deben ser de cargo del Estado y los de conservación, de cuenta del propietario o detentador del obstáculo peligroso.

Otra forma de servidumbre activa o positiva y por ello análoga a la de señalamiento, es aquella que consiste en el deber de extinguir, cubrir o proteger, luces, faros o faroles, con el fin de evitar su confusión con dispositivos lumínicos destinados a orientar la navegación aérea nocturna y que se reconoce solamente en el Reglamento General de Navegación Aérea de Cuba (379),.

38.-PROHIBICION DE CONSTRUIR Y DEBER DE SUPRIMIR OBSTACULOS.-

En relación con los obstáculos situados en las inmediaciones de los aerodromos, podemos distinguir dos tipos de restricciones o servidumbres que gravan los predios: la de construir o plantar, sea en absoluto, sea más allá

de cierta altura (sin el permiso de la autoridad aeronáutica), y la obligación de suprimir del todo o de rebajar en altura, las plantaciones o construcciones pre-existentes, inmediatamente después de haberse instalado o ampliado un aerodromo (380). Estas figuras, que derivarían de las servidumbres de "non edificandi" y de "altius non tolendi", requieren de la creación de una zona, área o superficie, a la cual son referidas; pero, ésta particularidad que es común a ambas, no pueden inducirnos a creer que constituyan una unidad. Las dos figuras indicadas, obedecen a necesidades distintas y sus consecuencias son también diferentes, lo cual se reconoce también en el Anexo Nº14 del Convenio de Chicago (382).

Reconocen la servidumbre o restricción de no edificar, las leyes de Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay y Uruguay (383) y la de suprimir o rebajar obstáculos pre-existentes, los textos de Argentina, Brasil (interpretación), Colombia, Costa Rica, Chile, Rep. Dominicana, El Salvador España, Honduras (interpretación), Paraguay, Perú y Uruguay (384). Sin embargo, debemos dejar constancia, que las leyes de Costa Rica, Honduras México, Nicaragua, Perú y Venezuela, se limitan a señalar pautas muy generales sobre la materia (385), por cuanto no indican las superficies o volúmenes afectados por las servidumbres o restricciones, ni el procedimiento para hacerlas efectivas, por lo cual parece muy difícil que sean realmente eficaces frente a la garantía constitucional y civil de la propiedad. A éstas leyes que muy poco contribuyen, debemos agregar las de Bolivia, Cuba, Portugal y el Proyecto de Código Latinoamericano que, como dijimos, no hablan de servidumbres o restricciones al dominio.

La doctrina ha debatido también, si las servidumbres o restricciones al dominio, han de aplicarse sólo a los aerodromos públicos, o bien extenderlas en beneficio de los aerodromos privados. Videla es de opinión, de que sólo proceden respecto de los primeros, puesto que

los aerodromos privados, no presentan las mismas características de interés general, que reviste la otra categoría; la hipótesis de obstáculos existentes en las inmediaciones de los aerodromos privados, se traduce en un simple conflicto de intereses, entre los propietarios de los fundos circunvecinos y el explotador del aerodromo (386). HAMILTON, que comparte ésta opinión, agrega que, en el caso de Chile, una solución contraria sería inconstitucional (387).

En Iberoamérica, sólo Argentina, Costa Rica, y Paraguay acogen la doctrina de VIDELA (388); la ley chilena ha extendido las restricciones a los aerodromos públicos y privados (389), en tanto las leyes de Brasil, Colombia, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela, no han distinguido, en cuanto al alcance de los gravámenes (390) y por ende, cabría entender que benefician a ambas categorías de aerodromos.

- 39.- ZONAS O AREAS DE SERVIDUMBRES.- En cuanto a los sistemas adoptados para determinar la zona o área donde han de ser aplicadas las servidumbres de no edificar o de suprimir obstáculos, las leyes aeronáuticas iberoamericanas acogen las siguientes orientaciones:
- A.- Un primer grupo de textos, sigue un criterio de fijación matemática y legal de las zonas, superficies o volúmenes donde no puede existir obstáculos o no son permitidas las construcciones; en consecuencias, en éstas leyes, tales zonas quedan establecidas automáticamente luego de la instalación de un aerodromo. De éste modo se ha legislado en Colombia, Chile, Ecuador, Guatemala, Panamá (aplicable solo a la prohibición de nuevas construcciones) y Uruguay (en su caso, aplicable respecto de las zonas de seguridad de los aerodromos y de las líneas de alta tensión)(391). En los textos de Colombia y Chile, las servidumbres se establecen, en relación con las superficies situadas en la prolongación imaginaria de los extremos de las pistas del aerodromo y, en los de Colombia, Ecuador y Uruguay, afectan a zonas señaladas en relación con todo el perímetro del aerodromo. Natural-

Restricción, eliminación y señalamiento de obstáculos

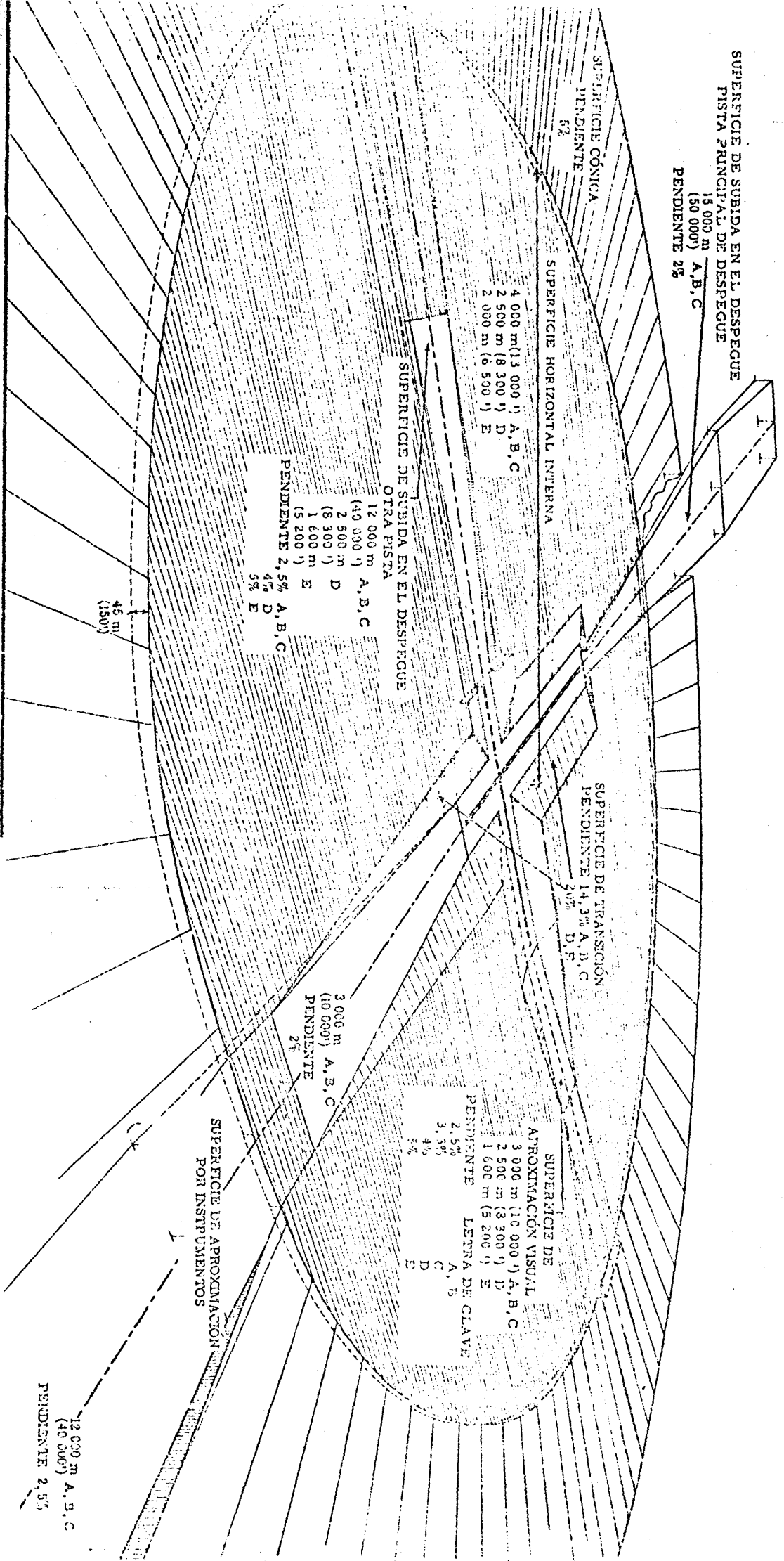


Fig. A.1. — PERSPECTIVA DE UN AERODROMO TERRESTRE TÍPICO

mente, tanto una como otra solución, tienen el grave inconveniente de ser inútiles, luego de un período de tiempo prolongado, a consecuencias del progreso de la aviación. Además, el criterio de suprimir obstáculos y de prohibir construcciones, en igual medida en todo el perímetro del aerodromo, puede no ser razonable, en caso de existir una pista (392), como puede resultar indispensable, tratándose de un aerodromo con pistas cruzadas (véase gráfico adjunto).

B.-Un segundo grupo de leyes, entrega la delimitación de las zonas de protección de aerodromos a los reglamentos que se dicten al respecto. Así ocurre en la legislación de la Rep. Dominicana (regla general), El Salvador, Panamá y Paraguay (393). En las leyes dominicana y salvadoreña, nos encontramos con una distancia determinada, en torno del perímetro del aerodromo, quedando entregada a la reglamentación, la altura sobre la cual no puede existir obstáculos. En las leyes de Panamá y Paraguay, la reglamentación debe determinar el concepto y extensión de las superficies donde se aplican las restricciones o servidumbres.

C.- La tercera orientación de la legislación Iberoamericana, que podría denominarse "flexible", está en estrecha vinculación, con la entrega de amplias facultades a la Administración y, más concretamente a la autoridad aeronáutica, para determinar de una u otra manera, los gravámenes o servidumbres que afectan a la propiedad. En los cuatro casos que analizaremos, la autoridad determina por lo menos, la forma de aplicar las limitaciones que cada aerodromo requiere en particular.

La ley uruguaya - al margen de las restricciones impuestas en torno del perímetro de todo aerodromo - establece "zonas de aproximación" de configuración y dimensiones fijas a partir de la prolongación imaginaria del término de las pistas, entregando al poder ejecutivo, la facultad de determinar, caso por caso, las clases de servidumbres necesarias, en un plano especial (393 Bis).

Por su parte, la ley española, establece con carácter general, un sistema que determina concretamente las "zonas de servidumbre aérea", formadas por las áreas y superficies de subida, aproximación y entorno que se definen en el Art. 4º del Decreto 1707 de 1968 (394) y cuyas características, también se especifican (395) de acuerdo con la longitud de las pistas de cada aerodromo (396). Definido así el gravamen en términos generales, (siguiendo íntegramente las recomendaciones de OACI, Anexo 14) y en salvaguardia del interés privado y conforme a normas técnicas, se entrega a la autoridad (Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio del Aire), la facultad de aplicar en cada caso, las servidumbres necesarias (397).

La ley argentina, avanzando aún más en flexibilidad, se limita a determinar en términos muy generales, lo que denomina "superficies de despeje de obstáculos" en cuya proyección vertical, quedan limitadas o restringidas las plantaciones o construcciones (398). Con ello se cumple formalmente con la delimitación legal del gravamen y será la autoridad aeronáutica, la llamada a determinar en cada caso la "zona de despeje de obstáculos" y en consecuencia, las limitaciones o restricciones aplicadas a las superficies situadas en las inmediaciones de los aerodromos (399),.

Por último, el Código Brasileño del Aire, llega a una flexibilidad extrema, por cuanto entrega a la autoridad aeronáutica la facultad de determinar tanto las restricciones al dominio, como su aplicación a cada caso particular, según un plano de protección de cada aerodromo (400).

40.-EFECTOS DE LAS SERVIDUMBRES.- Como anticipamos, los efectos de la constitución de restricciones o servidumbres aeronáuticas son diversos, según se trate, de la prohibición de construir o de la imposición de suprimir o reducir obstáculos pre-existentes a la habilitación del aerodromo.

En el caso de haberse instalado un aerodromo, comienza a regir de inmediato la prohibición de no edificar o planter en absoluto o de no edificar o planter sobre determinado altura sin autorización o a la de la

autoridad aeronáutica, tal como lo establece expresamente la ley dominicana (401). El propietario que infringe la prohibición, incurre en conducta ilícita, puesto que antes de proceder a la construcción, tenía un derecho restringido (402) y ha obrado contra ley, excediendo su derecho de dominio. Por ello, es lógico que se proceda a la destrucción de lo construido en contravención, siendo de su cuenta, los gastos que ellos demande y naturalmente sin derecho a una indemnización por la construcción destruida. Esto es reconocido integral y expresamente por los textos de España, Argentina y Paraguay, si bien, en las dos últimas leyes, no aparece consagrada literalmente la obligación del infractor de sufrir los gastos de demolición (403). A una solución similar cabría llegar según los textos de Colombia, Chile, Rep. Dominicana y Uruguay, de acuerdo con las normas de derecho común (404). En el caso de Brasil, los efectos parecen anómalos en ésta materia, puesto que se da a entender que un propietario que deseara construir en contravención de una restricción, tendría derecho a una indemnización acordada o fijada judicialmente (405).

En cuanto a la vía que se emplea para hacer efectiva la sanción legal en contra del infractor, se considera que, al carecer de "Imperium" el propietario o el explotador del aerodromo afectado, sería menester que éste acuda a la intervención judicial; no se considera oportuno otorgar la simple vía administrativa, en atención al respeto que debe tenerse por el derecho de propiedad garantizado constitucionalmente (406). Según nuestra opinión, la vía administrativa no puede ser descartada del todo, especialmente, en aquellos países como España, Argentina y Costa Rica, donde existe jurisdicción de lo contencioso administrativo, que estimamos suficiente garantía para los particulares. En Iberoamérica, acogen expresamente la tesis de la vía judicial, las leyes aeronáuticas de Argentina y Brasil (407); la vía administrativa es aceptada en España con claridad y en Paraguay podría surgir de la interpretación de la ley (408).

Pasando al estudio de la otra restricción o servidumbre, es decir, aquella por la cual se impone al propietario la supresión, demolición o rebaja de plantaciones u otros obstáculos pre-existentes a la época de habilitación del aerodromo, podemos apreciar de inmediato, que en éste caso existe un avance sobre la propiedad privada (409) y por consiguiente, deberá recurrirse al procedimiento de indemnizar a satisfacción al propietario por los perjuicios, o bien, proceder a la expropiación conforme a las normas especiales del derecho aeronáutico si las hubiere, o , a las derecho común, en subsidio. Así se reconoce explícita o implícitamente en las leyes aeronáutica de Argentina, Brasil, Colombia. Chile, Rep. Dominicana, España y Paraguay (410).

41.- OTRAS SERVIDUMBRES.-- Existe otras figuras jurídicas que revisten el caracter de restricciones al dominio, entre las cuales podemos señalar: las servidumbres transitorias, las que persiguen la eliminación de interferencias radio-electricas y algunas relacionadas con aterrizajes y emergencias.

Han establecido servidumbres transitorias de no edificar y de supresión de obstáculos, las leyes dominicana y española.

La ley de aeronáutica civil de la Rep. Dominicana, considera la posibilidad de establecer servidumbres transitorias en dos épocas: el la etapa de "estudio o proyecto" de construcción de un aeropuerto, por un plazo máximo de un año y hasta la aprobación o rechazo de la construcción (411) y además, en la etapa de "establecimiento"(construcción del aerodromo), por una duración máxima de dos años, contados desde la fecha de la autorización de establecimiento del aerodromo (412). Para hacer eficaces éstas servidumbres transitorias, la ley crea un sistema de publicaciones en periódicos, para notificar a los detentadores a cualquier título de los predio afectados, acerca de los deslindes del terreno en que se construirá el aerodromo; se notifica en igual for-

ma, la aprobación o rechazo de los estudios o construcciones (413).

En la ley española y en el Decreto 1701 de 1968, se autoriza al Ministerio del Aire, para imponer en casos urgentes servidumbres provisionales, de ambas especies, las cuales quedan sin efecto, si luego de seis meses no han sido confirmadas por el Consejo de Ministros (414).

Otro tipo de servidumbres reguladas en Iberoamérica, son aquellas que persiguen la eliminación de interferencias a los sistemas de comunicaciones aeronáuticas y a equipos radioeléctricos y radiogoniométricos de ayuda a la navegación aérea. Estos sistemas, que cumplen una función primordial en la actual etapa de la aviación, requieren de una cuidadosa eliminación de fuentes de interferencia, que pueden provenir de equipos de radiodifusión, construcciones convencionales y aún, del tránsito de vehículos motorizados por sus proximidades. Esta última hipótesis - que no es tratada por las leyes iberoamericanas - puede llegar a exigir el cierre o desviación de los caminos, por lo cuales transitan los vehículos perturbadores.

La ley chilena contempla la prohibición de hacer plantaciones o construcciones en los terrenos circundantes a los sitios donde se encuentran emplazadas las instalaciones de ayuda a la navegación aérea, sin autorización previa de la autoridad aeronáutica, aún cuando tales instalaciones se encuentren fuera del perímetro de los aerodromos (415). Por su parte, las leyes dominicana y uruguaya, han creado en torno de los aerodromos ciertas superficies fijas (2.500 y 10.000 metros, respectivamente), en las cuales, no se puede instalar radioemisoras (416). La ley dominicana agrega, que en tal superficie, no pueden hacerse construcciones que perturben o desvíen las ondas radiogoniométricas (RADAR), o radiodireccionales (417). La misma ley de la Rep. Dominicana dispone que, aún fuera de la zona antes indicada y en todo el territorio, puede prohibirse toda insta-

lación que perturbo o desvíe las ondas señaladas(418). La ley panameña, también contiene una prohibición de instalar antenas de radio o televisión, pero limitándola en altura a la zona de protección de aerodromos (419).

Además de la prohibición de construir, las leyes dominicana y uruguaya, contemplan la posibilidad de suprimir las instalaciones perturbadoras existentes (prohibición de existir). La ley dominicana establece que las instalaciones perturbadoras serán removidas o modificadas, con derecho a indemnización, conforme a la ley (420)y, la ley uruguaya, refiriéndose sólo a la remoción de radiodifusoras, indica que pueden ser trasladadas en virtud de decreto, con derecho del interesado a ser indemnizado, conforme al procedimiento legal (421).

Por último, existe ciertas servidumbres o restricciones al dominio de los particulares, que consisten en: permitir continuar a las aeronaves que por causa de emergencia aterricen en sus predios (salvo que hayan causado daños), la de permitir la entrada de los funcionarios encargados del rescate de aeronaves y de las personas de a bordo y la obligación de los dueños de aerodromos privados, de aceptar gratuitamente las operaciones de las aeronaves públicas y militares. Estas figuras se tratarán más adelante, en el capítulo relativo a la circulación aérea.

Para nosotros, el mero sobrevuelo sobre la propiedad raíz, no importa servidumbre alguna sobre ésta, toda vez que el espacio aéreo es bien de dominio público (422) y al Estado corresponde velar por el uso adecuado y prudente del mismo. Como ha dicho el Tribunal Supremo Español, "tal ocupación, tampoco puede revelar limitación alguna por concepto de servidumbre" (423).

TITULO PRIMERO. CONCEPTO.

42.-GENERALIDADES.- Ha resultado de gran dificultad a la doctrina, obtener un concepto claro de la aeronave en el terreno jurídico (24). La corta historia de la aviación, muestra que la técnica ha sido muy rica en aplicar de una u otra forma las reacciones aerodinámicas en servicio del hombre. La diversidad de los aparatos aparecidos, que van desde un simple aerostato a un avión supersónico, de un paracaídas a un aparato de transporte masivo o de un planeador a un hovercraft, van presentando permanentes problemas a los juristas, para delimitar el concepto "aeronave".

La reciente aparición de los vehículos espaciales tripulados o cosmonaves, es el último desafío de la técnica al derecho, el cual reacciona, dando lugar a un sistema de normas enteramente separado del derecho aeronáutico. Ni aún cuando los vehículos espaciales atraviesen el medio aéreo rumbo al cosmos, pueden ser comprendidos dentro del concepto de aeronave, por cuanto ésta última está destinada a circular por el medio aéreo (25), que es el ámbito natural de su desplazamiento. De ello resulta, que es necesario partir distinguiendo, entre aeronaves y vehículos espaciales (426), porque de éstos últimos, no se ocupa el derecho aeronáutico.

Semánticamente hablando, la doctrina acoge la expresión "aeronave", que tiene sus equivalentes, en los términos "aeronef", "aircraft", "luftfahrzeug" y "aeromobile", empleadas en lengua francesa, inglesa, alemana e italiana, respectivamente. El término "aeronave", es empleado a manera de género, dentro del cual cabe destacar, los aparatos más pesados que el aire, denominados:

avión, o aeroplano, airplane o aeroplame, avión o flugzeug (427).

Pese al predominio actual de los aparatos más pesados que el aire, no puede aceptarse el término avión para designar el género aeronave, por cuanto el derecho aeronáutico, por definición, comprende todo el fenómeno de la aeronavegación, no siendo válido el argumento restrictivo de DELASCIO, que se apoya en el tenor literal del título de la "Convención de Aviación Civil Internacional"(428), de donde arrancaríase la denominación de "derecho de la Aviación".

43.-DELIMITACION DEL CONCEPTO DE AERONAVE.- Frente a la multiplicidad de aparatos o dispositivos aéreos actuales, no resulta suficiente la definición lingüística, que concibe a la aeronave, como un "vehículo capaz de navegar por el aire"(429). Los juristas y las leyes han adoptado uno de tres criterios, para enunciar una definición de aeronave: uno, puramente enunciativo de los diversos tipos de aeronaves, sea o nó exhaustivo, otro, que podríamos denominar descriptivo o conceptual, de acuerdo con el cual se enuncian las principales características de la aeronave y que sirven para diferenciarla de otros aparatos o vehículos y, por fin, un criterio mixto o ecléctico (430).

El criterio puramente enunciativo, que es muestra de la mentalidad jurídica sajona (431), esencialmente casuista, presenta la desventaja de todo "numerus clausus", ante la aparición de otras especies de aeronaves, no contenidas en el catálogo legal y no ha sido adoptado por las legislaciones vigentes en la comunidad iberoamericana.

La adopción legislativa del criterio conceptual o descriptivo, puede revestir formular amplias, intermedias o restrictivas. Por la adopción de una fórmula amplia, sólo se exigirá, la mera estancia en el aire, como cualidad distintiva de la aeronave; la adopción de ésta fórmula se debe a la preocupación del legislador, por

abarcar con ella cualquier artefacto, cuya sumisión a las normas jurídico aeronáuticas, sea interesante; es pues una fórmula de orden político (432). Quedan comprendidos dentro de ésta fórmula amplia del concepto de aeronave, los globos cautivos, que se encuentran sujetos por cables a la superficie de la tierra, sin efectuar desplazamientos en el medio aéreo. En Iberoamérica, aceptan esta fórmula amplia, las leyes de Cuba, Chile, Colombia, Rep. Dominicana, México y Panamá (433).

El criterio conceptual o descriptivo, puede adoptar también un sistema de fórmula "intermedia" de definición, según la cual, no basta la mera estancia o reposo en el aire, para catalogar como aeronave a un aparato aéreo, porque se exige además, la aptitud del mismo, para movilizarse en el espacio, para circular en él (434). Esta noción que implica "potencialidad" para la actividad aérea, permite, en primer término, comprender en el término aeronave, a aquellos aparatos, que por estar posados en tierra, no dejan de ser tales (435). La referencia a la aptitud para circular por el espacio aéreo, separa a las aeronaves de las cosmonaves, que sólo "atraviesan" el medio aéreo (436). La aptitud circulatoria, sirve también, para excluir del concepto de aeronave, a los globos cautivos que no realizan desplazamiento alguno por el aire y a los paracaídas, que no circulan, porque sólo sirven para hacer posible un descenso (437). Por el contrario, acogiendo ésta fórmula, quedan comprendidos como aeronaves, los hidroaviones, puesto que su única especialidad radica en que pueden despehar del agua o descender en ella (438) y los planeadores, que hoy en día, pueden permanecer por horas maniobrando en el aire (439). La fórmula que se ha denominado "intermedia", ha sido adoptada por Costa Rica y Guatemala (440).

Sin embargo, la reciente aparición de aparatos sustentados sobre una masa de aire generada por ellos mismos y dirigida hacia las aguas o hacia la superficie de la tierra (hovercrafts) y que pueden así sustentarse en el aire y maniobrar en él, aunque sin elevarse más de unos metros sobre la superficie, ha creado un nuevo problema al derecho. ¿Son o nó aeronaves, tales máquinas?. La doctrina ha señalado que tales vehículos no circulan

por el espacio aéreo merced a reacciones aerodinámicas, sino sobre un colchón de aire, expedido por el mismo aparato y , "solo se elevan lo necesario para poder desplazarse sin tocar el suelo, ya que no pueden alejarse de éste y dependen de él para su sustentación" (441). De allí que el Consejo de OACI, ha elaborado un nuevo concepto de aeronave, que se traduce en la exigencia de que el aparato, pueda sostenerse en la atmósfera, gracias a las reacciones del aire, que no sean las reacciones de éste, sobre la superficie de la tierra (442). En Iberoamérica, sólo la ley dominicana hace suya ésta definición, aunque lamentablemente, sólo hace referencia a la sustentación en el espacio aéreo y no a la aptitud de circulación en tal ámbito (443).

La tercera y última fórmula adoptada por el criterio conceptual o descriptivo, llamada "restrigida", exige que la aeronave, además de la aptitud para sustentarse y circular en el medio aéreo, pueda servir como instrumento de transporte de personas o cosas (444), aclarándose, que al efecto, basta la "aptitud para el transporte, sin que sea menester, la dedicación efectiva en tal actividad. De éste modo, quedan incluidas las aeronaves dedicadas a trabajos aéreos y las deportivas, puesto que no debe confundirse el derecho aeronáutico, con el derecho del transporte aéreo (445). De todas formas, nosotros estimamos que la alusión al transporte resulta generadora de equívocos, y si lo que se quiere expresar, es la aptitud para trasladar, conducir, cargar o llevar personas o mercancías, debería preferirse el uso de éstas últimas expresiones. Con la fórmula restringida, se excluye del concepto de aeronave, los fuegos artificiales, los aeromodelos, los juguetes aéreos, los globos de juguete, los proyectiles y los cometas, que, por cierto, no son aptos para conducir personas o cosas (446) y los globos-sonda, usados principalmente en meteorología e investigaciones científicas en capas superiores de la atmósfera (447). Los globos libres sin tripulación y los aviones radio-guiados, caben dentro de ésta manera de definir la aeronave, en tanto cumplan con los requisitos de aptitud para circular en el espacio aéreo y de instrumento para conducir personas o cosas (448). También quedan comprendidos los planeadores, que, como se dijo, pueden realizar viajes de larga trayecto-

ria, siendo capaces de transportar (449). Los helicópteros, que algunos pretendieron excluir del concepto de aeronave o bien, sujetarlos a un régimen jurídico enteramente distinto (450) o de libertad de circulación, de acuerdo con sus características operativas, siguen considerándose aeronaves, aún cuando las normas de circulación aérea (rutas, sitios de aterrizaje y despegue) y aún la infraestructura, contemplan normas e instalaciones adecuadas a sus "performances" (451). Todo ello, en relación con determinados tipos de aparatos que pudieran generar dudas, que no se presentan en el caso de los aviones o de los aerostatos tripulados.

La fórmula restringida ha sido aceptada por las legislaciones de Argentina, Brasil, España, Paraguay, Perú y Uruguay y por el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico (452).

GAY DE MONTELLA ha querido agregar otro elemento calificante de la aeronave: la "mecanización" del aparato, es decir, que éste se encuentre dotado de órganos motopropulsores, sin los cuales la sustentación se paraliza y se convierte la aeronave en cosa inútil e inerte para el objetivo del transporte (453). Si bien no habría nada que objetar a que se defina la aeronave como máquina o artificio (454), nos parece muy restrictivo aceptar éste criterio; la exigencia de grupos motopropulsores, podría exigirse sólo respecto de las aeronaves efectivamente dedicadas al transporte de cosas o mercancías, pero nó a toda aeronave, entre las cuales se cuentan los planeadores, con o sin motores auxiliares. La ley española ha salido al paso de ésta nueva calificante, puesto que, luego de definir la aeronave agrega: "tenga o nó órganos motopropulsores" (445).

Por otra parte, se ha querido añadir como requisito de la aeronave, la posibilidad de dirección efectiva del aparato, como se exigió en el Código Brasileño de 1937 (456) y que en la definición del código brasileño actual (Art. 89), ha sido reemplazada, por la "aptitud para maniobrar en vuelo". Esta exigencia, no es aceptada por las leyes iberoamericanas vigentes.

El criterio que hemos denominado mixto o ecléctico, se caracteriza por entregar además de un concepto de aeronave, una enumeración de los aparatos, que según la ley, se estiman comprendidos en el concepto; éste criterio legislativo, es seguido por los textos de Uruguay y Venezuela. La ley portuguesa, se inclina por una definición amplia, puesto que exige a la aeronave "estar o navegar por el aire", a lo cual agrega, por vía de ejemplo, una enumeración que abarca globos cautivos, papagayos, ornitópteros, ect (457). La ley Venezolana, siguiendo un concepto restringido, agrega, las aeronaves destinadas a exhibiciones, propaganda, turismo, instrucción, deporte u otros fines comerciales, agrícolas, sanitarios o científicos(458).

Finalmente, debemos hacer notar, que existe textos iberoamericanos, que no contienen definición de aeronave, entre los cuales se cuentan los de Bolivia, El Salvador, Ecuador, Honduras y Nicaragua.

TITULO SEGUNDO. CALIFICACION JURIDICA DE LAS AERONAVES. SU CONDICION DE RESERVA AEREA DEL ESTADO.

44.-OBJETO DE DERECHO.- Se ha dicho muy acertadamente, que la aeronave constituye el objeto principal de la investigación del derecho aeronáutico, ya que es el ente por medio del cual, se cumplen las actividades aeronáuticas, constituyendo el elemento más típico de ésta rama de las ciencias jurídicas (459).

¿Es la aeronave sujeto u objeto de derecho? A primera vista, la interrogación parece ociosa, aunque en el fondo no lo es. El que se le halla atribuido por la legislación y la doctrina, nacionalidad, domicilio, estado civil e individualización a la aeronave y el que aún los textos internacionales, se refieran a los derechos y deberes de las aeronaves (460), puede hacernos incurrir en confusión.

No es del caso entrar aquí, en el análisis del cúmulo doctrinal sobre ésta cuestión ya analizada sufi-

cientemente en Iberoamérica (461). Bástenos expresar, que la tesis de la personalidad de la aeronave, sostenida por AMBROSINI y por DE JUGLART entre otros, ha sido objeto de dura y eficaz crítica, por parte de LOUSTAU y de VIDELA ESCALADA. La atribución de personalidad a la aeronave, no es posible si se tiene en consideración la teoría realista, según la cual, la personalidad, sólo es atributo de la persona humana. Frente a una tesis formalista, según la cuál, es el derecho quién atribuye personalidad a entes no-humanos (Ej. Personas jurídicas o morales) y que bien podría otorgarla a cosas, como en el caso de la aeronave, LOUSTAU AFIRMA QUE ELLO RESULTA EXAGERADO e innecesario. La desnaturalización de una institución jurídica para dar cabida a casos atípicos, exige una utilidad, una ventaja social o de orden, lo cual no ocurre en el caso de la aeronave (462).

La misma atribución de nacionalidad a las aeronaves, no ha estado exenta de críticas, como veremos en su oportunidad.

Los problemas jurídicos a que dá lugar la aeronave, pueden ser resueltos sin acudir al quebrantamiento de conceptos de derecho, cuyo contenido es de antiguo, definido y reconocido (463). La atribución de personalidad a la aeronave, no es sino una secuela, de la primera influencia del derecho marítimo sobre el derecho aeronáutico; en el derecho marítimo; los buques eran dotados de extraterritorialidad y de una personalidad ficticia, que se tradujo en el reconocimiento de una "universitas" representada por el capitán: el buque poseía créditos y contraía deudas, incurría en responsabilidad y podía ser abandonado a los acreedores (464), lo cual no ocurre en el caso de la aeronave dentro del campo del derecho aeronáutico.

La aeronave no está dotada de personalidad, no es ente capaz de derechos y obligaciones y sólo cabe hablar a su respecto, de individualidad o individualización, que es necesaria por razones de interés público y privado. Es objeto de derecho, cosa o bien, respecto del cual, los sujetos pueden ejercitar las acciones o derechos que les sean reconocidos por la ley.

45.-CLASIFICACION JURIDICA DE LA AERONAVE.- Pese a cuanto se señaló en el párrafo anterior y dado que según las circunstancias, la aeronave se presenta como arma de guerra, medio de comunicación, de transporte, de trabajo, de turismo, como instrumento de poderío aéreo de una nación, como elemento apto para el ejercicio de actividades ilícitas (espionaje, contrabando, tráficos ilegales ect) o, como herramienta económica de primera magnitud (465), no puede recibir el tratamiento legal de un bien económico cualquiera. Aún siendo objeto de derechos privados, su régimen jurídico ha de tener siempre presente, su trascendencia pública y su importancia para la comunidad nacional e internacional (466).

De acuerdo con la terminología del derecho civil, se ha considerado a la aeronave, cosa corporal, "in commercio", no fungible, específica, compuesta, mueble y registrable (467).

En cuanto cosa corporal y tangible, es de aquellos objetos que tienen una existencia real en el mundo de la naturaleza, lo cual le distingue de los bienes incorpóreos o derechos. Siendo "res in commercio", es susceptible de apropiación y tráfico jurídico por sujetos de derecho; éste último carácter no lo pierde, a pesar de ciertas normas, que regulando dicho tráfico, establecen requisitos que restringen o limitan a su respecto los actos jurídicos, por razones de interés público (468). Su carácter no-fungible implica, que es de aquellas, cuyo uso normal no implica su consumición; es por ello y con mayor exactitud, cosa no-consumible; la obligación de entregar una aeronave, implica la necesidad jurídica de entregar aquella que se señaló y no otra. Esto nos lleva directamente a la catalogación de la aeronave, como cosa específica, lo cual deriva de la individualidad que la distingue de otras aeronaves, de gran interés público y privado. Esta individualidad, unida al carácter internacional del derecho aeronáutico y a la excepcional movilidad del aparato aéreo, originan la consagración internacional e interna de la nacionalidad, como atributo de las aeronaves.

Las aeronaves conservan su individualidad, a pesar de los cambios sucesivos y paulatinos de los elementos que las componen y así lo señalan las leyes de Chile y de la Rep. Dominicana (469). Estos mismos textos, disponen que, deshecha y reconstruida la aeronave, aunque sea con los mismos materiales, será reputada como una nueva y distinta. Esta última norma, manifiesta el interés público que existe en asegurar la aptitud técnica de la aeronave para el vuelo y tendrá interés a los efectos de acreditar la aeronavegabilidad del aparato.

46.-LA AERONAVE COMO COSA COMPUESTA.- La calificación de la aeronave como cosa compuesta, no es una afirmación unánime en la doctrina. Hay quienes han afirmado que la aeronave constituiría una "universalidad de hecho", otros la han considerado una "unidad jurídica pertenencial" (470). Según la teoría de la universalidad de hecho, propugnada por DONIA, la aeronave constituye un conjunto de bienes físicamente independientes entre sí, pero, teleológicamente unidas, por robusto vínculo funcional y orgánico, que la hace aparecer como cosa unitaria (471). Esta concepción ha sido rebatida eficazmente por LOUSTAU, que se niega a aceptarla, porque la aeronave no constituye un conjunto de cosas de especie semejante (como un rebaño o una biblioteca), sino una integración mecánica de cosas diferentes de carácter específico, que, agrupadas, componen una cosa distinta de los bienes que la integran (472).

La tesis de la "unidad jurídica pertenencial", que proviene de la evolución del derecho marítimo (473), tiende a considerar la aeronave, como un conjunto de bienes en explotación y es aplicable por ello a las aeronaves dedicadas al transporte (474). Esta doctrina, distingue entre partes y pertenencias de la aeronave. Las primeras reflejan un vínculo de adhesión material y, las pertenencias, uno de carácter económico que las liga al todo (475). VIDELA ESCALADA ha criticado tal teoría, por cuanto se restringe a las aeronaves empleadas en actividades aerocomerciales y además, porque refleja una aparente identificación entre aeronave y empresa, que no

es fundamentada y puede ser fuente de confusión (476).

La aeronave es pues, un bien singular, compuesto, integrado por un gran número de cosas que constituyen miembros esenciales de un todo orgánico, originariamente independientes y desiguales entre sí y, que unidas, pasan a formar un mecanismo, una cosa nueva, funcionalmente diversa(777).

La clasificación de la aeronave como cosa compuesta o como unidad jurídica pertenencial, tiene gran importancia para determinar el alcance de los derechos de garantía constituidos sobre las aeronaves, el derecho sobre cosas simples que no se entienden integrantes del aparato y además por lo que respecta al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves (478)

Siendo la aeronave cosa compuesta y estando formada por elementos de naturaleza y función diversa, es necesario entrar a distinguir entre elementos esenciales, constitutivos, integrantes o principales y, elementos accesorios, accidentales o pertenencias en la misma. Todo ello tiene grande importancia para determinar en aquello que se entiende comprendido o excluido de la venta, gravámen o seguro de la aeronave (479). LENA PAZ hace sinónimas las expresiones "accesorios" y "pertenencias"(480), en tanto, GAY DE MONTELLA Y LOUSTAU distinguen entre partes esenciales, no esenciales o accesorios y pertenencias. Las partes esenciales no son susceptibles de derechos separados, sino, como un todo. Las partes no-esenciales o accesorios, se entienden comprendidas junto con las esenciales, formando la idea de cosa en su conjunto, aunque es posible concebir derechos separados sobre las mismas. Las simples pertenencias, sin ser integrantes o constitutivas de la cosa, conservan en cambio su individualidad, aunque son puestas en relación de subordinación, respecto de otra principal, para servir los fines económicos de ésta (481). En consecuencia, las partes integrantes esenciales y no-esenciales, siempre se entienden comprendidas dentro del complejo de la aeronave, salvo que las no-esenciales, sean excluidas expresamente de la venta, gravámen o seguro. Según LOUSTAU, las pertenencias debieran ser normalmente incluídas en el complejo

formado por la aeronave, salvo, si se trata de cosas ajenas (482).

Entre las partes integrantes esenciales y no-esenciales que integran el complejo orgánico que es la aeronave, puede citarse, la célula o fuselaje, las alas, alerones, timones, estabilizadores, los equipos motopropulsores, (si los hay), el tren de aterrizaje, depósitos de gasolina, los sistemas eléctricos, de iluminación, de ambientación artificial, de comunicaciones, de vuelo instrumental, de vituallas, ect. Será cuestión de hecho, determinar en cada caso, según la función y tipo de aeronave, determinar cuales son partes esenciales y no esenciales, no tanto en consideración a si son indispensables para el vuelo, sino, según la especial calificación técnica de la aeronave.

Dentro del concepto de pertenencia, encontramos el grupo de piezas de repuesto o de reemplazo específicamente destinadas a una aeronave y los aparatos necesarios para la recepción terrestre de la misma, en tanto puedan separarse de los destinados a otras aeronaves de la misma empresa.

Se ha discutido si el combustible es o no pertenencia. Se ha estimado aceptable incluir como accesorio el combustible que la aeronave lleva a bordo para ser consumido por sus propios grupos motopropulsores, pero, se considera inadmisibles extender esto, respecto del combustible almacenado en tierra y dispuesto para ser utilizado por la aeronave, porque ello significaría confundirla, con el patrimonio de la empresa propietaria de ambos elementos (483).

También se ha debatido, si los fletes deben entenderse una pertenencia de la aeronave. GAY DE MONTELLA, estima que aplicando por analogía las reglas del derecho marítimo, debe entenderse que, la venta de la aeronave en viaje, comprende el flete devengado, desde que recibió el último cargamento, y en consecuencia, corresponde percibirlo al comprador, el cual está obligado al pago de la tripulación, por el período correspondiente al último viaje (484).

El caso de los motores, es aún más complejo, pudiendo plantearse en ésta situación, dos hipótesis: la normal, en la cual el motor es parte integrante esencial, individualizable, aunque separable de la aeronave (485) y otra, en que se incorpora transitoriamente el motor al aparato, conservando su individualidad, de forma que no puede estimárselo jurídicamente unido a él. En ambas hipótesis, los motores pueden ser objeto de gravámen independiente: en la primera, separadamente del aparato y sin arrastrarlo en el gravamen; en el segundo caso, el motor incorporado a la aeronave, puede ser propio o ajeno y objeto de de hipoteca independiente de la aeronave que integra. Los motores pues, deben ser objeto de un tratamiento jurídico especial, atendiendo a la posibilidad técnica y jurídica de individualizarlos (486).

47.-LA AERONAVE COMO COSA MUEBLE REGISTRABLE.- Las legislaciones aeronáuticas iberoamericanas, que omiten clasificar a la aeronave como cosa corporal, específica, compuesta, todo lo cual queda entregado a las normas de derecho civil y mercantil, cuando corresponda, mencionan en cambio, el carácter mueble de la aeronave.

A pesar de que la trascendencia pública y privada de la aeronave, la ha ido incorporando progresivamente al regimen jurídico de los inmuebles, la doctrina y la ley han estimado necesario recalcar su carácter de bien mueble y someterla a ciertas peculiaridades que, por tradición, se han aplicado sólo a los bienes raíces (487), entre ellas, la posibilidad de ser hipotecada y la obligación de someterla a registro.

Es indudable la naturaleza mueble de la aeronave, que en su caso, es doble, puesto que su finalidad específica es trasladarse constantemente (488), apartarse de tal principio puede resultar contraproducente.

Si bien la obligación de registro de las aeronaves y de los gravámenes constituidos en ellas, de alguna manera las asimilan a los inmuebles, no puede sostenerse su total identidad con éstos, como lo ha hecho, por ejemplo, el artículo 812 del Código Civil peruano; la totalidad de las normas relativas a los inmuebles, resulta de

Algunos han señalado, que las aeronaves serían cosas muebles "sui-generis" (489), o de naturaleza especial, o cuasi-inmuebles, pero, la doctrina moderna, no vacila en apliar la institución del registro respecto de los bienes muebles. Los intereses económico-jurídicos comprometidos, hacen necesario el registro de ciertos bienes muebles, puesto que llegan a superar las razones que justificaron tradicionalmente el registro respecto de los bienes raíces. Si a tales razones jurídico económicas de gran relieve, agregamos las características cuasi-subjetivas que reviste la aeronave (nacionalidad y matrícula que la individualiza (490), su trascendencia para la seguridad y orden nacionales, vemos que es absolutamente necesario innovar a su respecto el régimen registral. De éste modo, resulta, que en el caso de la aeronave, aparece plenamente justificada su calificación como bien mueble registrable, por lo cual ha de sujetarse necesariamente a un sistema de publicidad formal de características especiales (491). Por lo demás, el registro de la aeronave, ha tenido, desde los comienzos del derecho aeronáutico un valor primordial, que sirve de vínculo a los intereses públicos y privados que confluyen en los aparatos aéreos (492).

Las leyes aeronáuticas de Argentina, Chile, Rep. Dominicana, España, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela, afirman categóricamente el carácter mueble de las aeronaves (493). El Código brasileño, sin entrar a calificarlas como muebles o inmuebles, las declara registrables, igual que el código argentino, agregando una frase curiosa: "pudiendo constituir objeto de derecho" (494).

El carácter registrable de las aeronaves está consagrado en las leyes de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Portugal Uruguay, Venezuela y en el Proyecto de Código Latinoamericano (495). Las leyes de Honduras y Nicaragua, se limitan a exigir el registro de los títulos o actos ju-

ridicos referentes a las aeronaves (495), en tanto la ley peruana, sólo exige el registro al tratar del registro de matrícula (497). Más adelante y siempre dentro del presente capítulo, nos referiremos al problema del registro, a sus efectos y a la hipoteca de aeronaves, con lo cual se completará la noción de aeronave como cosa mueble en la legislación iberoamericana.

48.-LA AERONAVE COMO RESERVA AEREA.- Otra nota que completa la figura jurídica de la aeronave, es su condición de reserva aérea del Estado.

Desde los comienzos de la aviación, se ha visto en la aeronave un factor de peligro y un elemento del cual debe disponerse en caso de una emergencia bélica. De allí que la matrícula y el registro nacen, no como un medio de proteger a los particulares, sino como un sistema del cual se vale el Estado, para conocer el número y calidad de las aeronaves civiles que prestan servicio en su territorio, sobre las cuales ha de ejercer eventualmente su derecho de requisición (498). Ha dicho VIDELA, que es necesario tener en cuenta, que el poder aéreo, no es sólo militar, sino también, comercial y civil (499) y como consecuencia de lo mismo, las leyes aeronáuticas de Colombia, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, Honduras, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela, establecen el derecho del Estado, para requisar e incautarse de aeronaves, cuando graves razones de interés nacional así lo exijan (500). El escaso número de las leyes citadas no debe extrañar por cuanto otros países también otorgan al Estado similares facultades, aunque conforme a otros textos legales.

El derecho de requisa e incautación, sirve según LOUSTAU, para poner en práctica la unidad del poder aéreo, que no es sino consecuencia del vínculo de la nacionalidad; con él se hace efectivo, el ejercicio potencial de la soberanía del Estado (501).

Sin entrar en el detalle de normas que se apliquen en casos excepcionales, sólo quisiéramos expresar el de-

seo de que tales normas no lleguen jamás a ser aplicadas.

TITULO TERCERO. NACIONALIDAD Y MATRICULA DE LAS AERONAVES.

49.-GENERALIDADES.- Ya hacia 1901, FAUCHILLE expresaba la necesidad de que la aeronave, al igual que el buque, tuviese una nacionalidad, sin la cual llegaría a ser un pirata (502).

Entre nosotros, se han dado múltiples razones que justifican otorgar tal vínculo de derecho público a la aeronave. Desde muy temprano, se ha visto la necesidad de que el Estado ampare con su nacionalidad a las aeronaves, por una razón de seguridad nacional y como una manera de consolidar el poder aéreo (503), haciendo posible, el ejercicio del derecho de requisa e incautación, que fué analizado en el párrafo anterior.

La admisión de la nacionalidad respecto de las aeronaves proviene, según LOUSTAU, como una consecuencia de la atribución de personalidad o cuasi-personalidad a las mismas (504).

Modernamente, se ha dicho, que es la clase de operación que realizan tales aparatos, sobrevolando el mar libre, ámbito extraño a toda jurisdicción estatal, uno de los fundamentos decisivos, para aceptar la nacionalidad de las aeronaves (505). Según otros argumentos, es la necesidad de individualización, la base del reconocimiento de la nacionalidad del Estado que ampara la aeronave; mediante la nacionalidad, el aparato entra a formar parte del patrimonio aeronáutico de la Nación y del patrimonio privado del propietario (506). LENA PAZ, siguiendo a CHAVEAU, sostiene que el fundamento de la nacionalidad, es la necesidad de identificación de las aeronaves (507). RODRÍGUEZ JURADO, vé el origen de la nacionalidad de la aeronave, en la movilidad de la misma, que plantea tales problemas jurídicos, que no admiten solución, sino mediante el reconocimiento del referido concep-

to (503).

Para VIDELA ESCALADA, la nacionalidad es determinante de las operaciones que pueden efectuar las aeronaves, desde el momento en que el derecho reconoce status diverso a las aeronaves nacionales y extranjeras. La nacionalidad es requisito esencial, para que la aeronave circule sobrevolando el propio territorio y condición necesaria, para volar sobre suelo extranjero (509).

Además, existe poderosas razones económicas para regular las actividades de las aeronaves, distinguiendo entre nacionales y extranjeras, sin que sea posible que éstas últimas, puedan beneficiarse de ciertas ventajas acordadas a las primeras (510). (Ej. el tráfico interior). La atribución de nacionalidad a las aerinaves, permite a sus comandantes, solicitar el amparo de los representantes diplomáticos y consulares del país respectivo y por último, hace posible el control de seguridad (aeronavegabilidad), que cada Estado ejerce respecto de las aeronaves de su nacionalidad (511).

También se ha dicho, que la nacionalidad de las aeronaves, se fundamenta en el registro o inscripción de las mismas en los libros oficiales del Estado (512), pero, a nuestro entender, ello implica confundir el fundamento u origen, con uno de los tantos medios empleados para determinar la nacionalidad.

A pesar de cuanto se ha dicho, la aceptación de la nacionalidad respecto de las aeronaves ha sido cuestionada por LOUSTAU y por COCCA. El primero de ellos, siguiendo a NIBOYET y la clásica definición de nacionalidad, entendida como un vínculo jurídico-político que une a un individuo con un Estado determinado, niega que tal relación, pueda existir entre un Estado y una cosa. La pretendida nacionalidad de la aeronave, no sería sino una proyección del pabellón que ostenta, al igual que el buque, pero, "pabellón" y "nacionalidad", son dos conceptos distintos (513).

Otra crítica proviene de COCCA, según el cual, el problema de la nacionalidad de las aeronaves, está por ser resuelto, sobre la base de los conceptos: "jurisdicción", "control", y "propiedad", aplicados ya en los textos del derecho espacial, que, cuidadosamente han evitado mencionar el concepto "nacionalidad", que, aplicado a las aeronaves, proviene de la mala práctica de la analogía por el legislador (514).

Con todo, la aceptación legislativa de la aceptación legislativa de la nacionalidad respecto de la aeronave ha sido unánime y domina en las relaciones jurídicas relativas a construcción, matriculación, circulación aérea, transporte, seguro, ect, frente a propietarios, armadores, comandantes, tripulaciones, pasajeros, cargadores, aseguradores, acreedores hipotecarios ect. (515). Por ello, LOUSTAU indica, que puede mantenerse la expresión "nacionalidad", aunque partiendo de la base de su inexactitud técnico-jurídica (516).

VIDELA ESCALADA sostiene que, sin recurrirse a la noción anti-jurídica de la personalidad o cuasi-personalidad de la aeronave, puede hablarse de nacionalidad en un sentido amplio, que abarque a las personas jurídicas y a los bienes, en tanto ello sea razonable, de igual forma que como se acostumbra respecto del territorio de un Estado (517). De acuerdo con ello, puede concluirse, que las aeronaves tienen nacionalidad, entendida como una relación jurídica, que les acuerda la protección de un Estado, las sujeta a la soberanía de éste y, por ende, a su contralor y hace aplicable en lugares libres de otra jurisdicción, la legislación de tal Estado, a cuyos tribunales de justicia atribuye asimismo jurisdicción (518).

En Iberoamérica, todas las legislaciones aeronáuticas, sin excepción, aceptan el instituto de la nacionalidad aplicada a las aeronaves, e igual previsión contempla el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico (519).

50.-CRITERIOS PARA DETERMINAR LA NACIONALIDAD.- La doctrina ha sugerido múltiples sistemas para determinar la nacionalidad de los vehículos aéreos, los cuales pueden denominarse, subjetivos, objetivos y eclécticos, según adopten como elemento decisivo: las personas vinculadas con la aeronave, las circunstancias del mismo aparato, o bien, unas y otras a la vez.

Los criterios subjetivos, hacen depender la nacionalidad de la aeronave, de la nacionalidad que tenga el comandante de la misma, o de la nacionalidad que tenga el propietario del aparato, o del lugar del domicilio del propietario, o - copulativamente - de la nacionalidad del propietario y de cierta proporción de la tripulación. Estos sistemas han sido dejados de lado por la doctrina y la legislación, por presentar diversos inconvenientes, suficientemente analizados por los autores (520).

Los sistemas objetivos, determinan la nacionalidad del aparato, según el país de construcción de la aeronave, lo cual a simple vista significaría la reserva de la nacionalidad para los países constructores de aeronaves; otro criterio objetivo, determina la nacionalidad de la aeronave, según el país de "residencia" o permanencia habitual del aparato, cuyo mayor inconveniente radica en la dificultad de determinar tal sitio y es seguido por el artículo 19 de la ley guatemalteca. Otro criterio objetivo, determina la nacionalidad, según el país de matrícula del aparato, que parece muy eficaz para lograr precisión en la nacionalidad del aparato, para individualizar al propietario o explotador y para poner en juego una acción emergente de responsabilidades nacidas de la explotación de la aeronave (522). Este último sistema, si bien presenta la ventaja de hacer depender la nacionalidad de un hecho público y evidente, tendría el inconveniente de que el propietario, ante cualquiera eventualidad, puede decidir el cambio de la nacionalidad de la aeronave por el expediente de cancelar su matrícula, con el fin de sustraerse a la jurisdicción original, perjudicando al primer Estado de matrícula, en su potencial aéreo. Este sistema también haría posible el espionaje, porque, un Estado, puede hacer matricular

en otro, aeronaves de propiedad de sus nacionales con el objeto de cometer los actos ilícitos indicados (521). VIDELA ESCALADA ha salido al paso de ésta última observación, al expresar que el espionaje, no es exclusividad de extranjeros: el mayor peligro, puede provenir de los espías, que a tal caracter unen el de traidores; además, la creación de zonas prohibidas al sobrevuelo, hace difícil el espionaje (523).

51.-EL CRITERIO ECLECTICO.- Frente a la posibilidad que un propietario de aeronaves, pueda sustraerse a la jurisdicción de un Estado, mediante el cambio de la matrícula a otro diverso, ha surgido el sistema ecléctico o mixto propuesto por VON SAR, que incluye a la vez, elementos objetivos y subjetivos y, por el cual la aeronave posee la nacionalidad del Estado de matrícula, otorgándose ésta última, sólo a los nacionales de aquél (524).

El sistema ecléctico es seguido integralmente en Iberoamérica, por Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, España y Portugal (525). La ley salvadoreña lo aplica, salvo respecto de las aeronaves de servicios particulares no remunerados; las leyes nicaragüense, hondureña y mexicana, lo aplican sólo respecto de las aeronaves de transporte público y de trabajos aéreos por remuneración; la ley panameña, sólo a las aeronaves de transporte público y de trabajos aéreos y la ley venezolana, respecto de las aeronaves de transporte público y de servicios privados de trabajos aéreos (526). El Proyecto Latinoamericano, sólo dispone que las aeronaves tienen la nacionalidad del país donde estuvieren matriculadas sin aludir a los requisitos exigidos a las personas (sistema objetivo puro), sin embargo, el Proyecto agrega, que los Estados signatarios determinarán los requisitos de la inscripción (527), con lo cual sigue el sistema adoptado por el artículo 19 del Convenio de Chicago. Por su parte, la ley peruana, si bien adoptó¹⁴ como norma general, determinar la nacionalidad de la aeronave, según el domicilio del propietario, ha vedado a las sociedades extranjeras, la matrícula de aeronaves que no sean de servicio privado (528), por lo cual en las demás hipótesis, ha establecido una solución similar a la que contemplan las leyes de Nicaragua, Panamá y Venezuela.

Con todo, la reserva de la matrícula sólo a los nacionales de un Estado, ha sido objeto de crítica por RUIZ MORENO, en lo cual se basa VIDELA ESCALADA para defender la tesis de la concepción de la nacionalidad de las aeronaves, según el domicilio del propietario del aparato. Se hace ver, que la negativa de la matrícula a los extranjeros, plantea a éstos, serios problemas para explotar sus aeronaves en el país donde residen y los Estados pequeños, se ven disminuídos en sus posibilidades de requisa en tiempo de guerra; además, según el actual desarrollo jurídico, resultan difíciles las reclamaciones de un Estado, por actos realizados contra las aeronaves de sus ciudadanos (529). El sistema según el cual basta el domicilio para conferir matrícula, permitiría solucionar los problemas que presenta la determinación de la nacionalidad de las personas jurídicas y, en particular, las internacionales o transnacionales (530). En atención a éstas consideraciones, la doctrina argentina, acoge la tesis de la determinación de la nacionalidad de la aeronave, según el país de matrícula, aunque ésta se otorga a cualquiera persona, natural o jurídica domiciliada en el país. Esta es la tendencia de las leyes aeronáuticas de Argentina, Cuba, Rep. Dominicana, Paraguay, Uruguay y Perú(aunque ésta última la sigue sólo respecto de las personas físicas o naturales)(531).

Por nuestra parte, estimamos que la doctrina y legislación recién indicada, son extremadamente liberales. Es de la esencia de tal sistema, la posibilidad de que los extranjeros puedan, mediante el simple procedimiento de adquirir domicilio, explotar con plenos derechos el tráfico interno y además ejecutar trabajos aéreos, que, desde el comienzo de la aeronáutica, se han reservado a los nacionales. Esto puede comprobarse categóricamente en los textos de El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela, recién citados, que, deseando evitar los problemas que derivan de la aplicación estricta de la concesión de matrícula sólo a los nacionales, no pueden dejar de adoptarlo, en materia de aeronaves de transporte público y de trabajos aéreos. En éstas últimas leyes, vemos confirmado una vez más, el trascendental principio de la protección del po-

trimonio económico representado por la explotación del espacio aéreo nacional, que la tesis liberal de RUIZ MORENO y de VIDELA, no considera suficientemente. El sistema que acuerda matrícula a toda persona domiciliada, puede significar en el hecho, la entrega de los espacios aéreos nacionales, a grandes empresas extranjeras y por ende, la negación del progreso aeronáutico, en los países con insuficientes niveles de desarrollo. El sistema que reserva la matrícula a sus nacionales, resguarda en cambio tales intereses, al exigir también a las empresas, cierta proporción del capital, administradores y personal nacionales, que den garantía de lealtad económica y política a la comunidad donde ejercen sus actividades. El detalle de los requisitos exigidos para obtener matrícula, será analizado más adelante (532).

52.-IMPORTANCIA DE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES.-La importancia de la nacionalidad de las aeronaves es evidente a la luz de los textos internacionales y del derecho comparado, que establecen status diversos para las aeronaves nacionales y extranjeras (533). La reserva del tráfico interior, el regimen de ingreso al espacio aéreo de las aeronaves públicas, el ejercicio del derecho de incautación y requisición de aeronaves, la regulación de los requisitos de matrícula y sistema registral, la concesión de certificados de aeronavegabilidad, la protección estatal de las aeronaves en el extranjero, las subvenciones al tráfico aéreo, la ley aplicable en determinados conflictos de leyes, el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, los sistemas de identificación visible de las aeronaves (marcas), y las libertades del aire, son algunos de los tópicos señalados por la doctrina (524), como estrechamente vinculados al instituto de la nacionalidad, aplicado a las aeronaves.

Por cuanto ha sido expresado, la doctrina y la legislación aceptan, una sustancial intervención del Estado, en cuanto se refiere a los requisitos de matrícula, puesto que ésta última figura jurídica, se encuentra ligada indisolublemente a la nacionalidad de las aeronaves. Como se verá en el título VIII del presente capítulo, todos los Estados organizan un registro aeronáutico - siguiendo diversos criterios - pero concediendo

fundamental importancia a la matriculación del vehículo aéreo, por razones de interés público interno e internacional y en interés de los particulares.

Siendo la matrícula una clave para determinar la nacionalidad de las aeronaves, los requisitos exigidos por cada país para otorgar la inscripción registral del aparato, son el índice teórico de la vinculación de los mismos respecto de un Estado determinado y del efectivo potencial aeronáutico del país, lo cual es de suma importancia para la comunidad política.

53.- PECULIARIDADES DE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES.-

Aparte de los requisitos subjetivos y objetivos exigidos para la matriculación de las aeronaves, los autores y los textos vigentes, han señalado ciertos principios básicos, que constituyen la estructura fundamental de la matriculación y que se vinculan estrechamente con la nacionalidad de los aparatos. En efecto, toda aeronave, debe estar necesariamente matriculada y, por ende, tener una nacionalidad (535). Si bien la aeronave es regulada por el derecho antes de su matrícula, ésta es requisito habilitante de su vida jurídica y le atribuye necesariamente nacionalidad. Puede concebirse como afirma LOUSTAU, que a raíz de un conflicto de leyes, un aparato aéreo carezca de nacionalidad, a causa de dificultades legales para ser matriculada, pero, entretanto, tal aparato no es "aeronave" ante el derecho, por falta de aptitud jurídica para cumplir la actividad que la define, esto es, para circular por el medio aéreo. La Matrícula es obligatoria y ninguna aeronave puede volar sin ella (537). Si una aeronave no está inscrita en el registro, podrá ser objeto de actos jurídicos privados como cualquier objeto de derecho, pero no podrá volar, ni tampoco ser hipotecada; en tal situación, no es objeto de derecho regulado por el derecho aeronáutico, sino por el derecho común.

Pero, además es absolutamente indispensable que las aeronaves no puedan más de una nacionalidad (538). Como dice VIDELA, al optarse por la matrícula como criterio para determinar la nacionalidad, queda afirmada plenamente la unicidad de ésta, que es su complemento

indispensable(539). Ninguna aeronave puede estar matriculada en dos Estados simultáneamente (540) y tener en consecuencia, dos nacionalidades a la vez. De acuerdo con ello, la matrícula en país extranjero (que lleva aparejada una nueva nacionalidad de la aeronave), significa la cancelación de la matrícula anterior y naturalmente, el reemplazo de una nacionalidad por otra (541). No puede ser de otro modo, si se considera, que uno de los fundamentos de la extensión de la nacionalidad a las aeronaves, es la necesidad de su individualización. La inscripción de la aeronave en registro extranjero, es la expresión jurídica de su desvinculación respecto del país anterior.

El principio de unicidad de la nacionalidad por la unicidad de la matrícula, es reconocido de una u otra forma, por los textos de la comunidad iberoamericana(542), excepto en la ley de Ecuador, donde no se trata tal cuestión.

54.-CASOS ATÍPICOS DE NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES.- A pesar de cuanto se ha dicho, la vida de la comunidad internacional camina más a prisa que la evolución de las instituciones y existe necesidades que parecen exigir normas especiales. Dos han sido los problemas que el derecho aeronáutico ha debido resolver en torno de la nacionalidad de las aeronaves: el de la nacionalidad de los aparatos de consorcios y empresas de explotación conjunta de varios países y el de la nacionalidad de las aeronaves pertenecientes a entes u organismos públicos internacionales. Ello ha creado el problema denominado de "matrícula sobre base no-nacional".

Respecto de la matrícula de aeronaves pertenecientes a organismos públicos internacionales, como son: O.N.U., UNESCO, OMS, OIT, OMM, ect, se ha ideado dos tipos de soluciones: una matrícula internacional, que podría ser otorgada por el organismo internacional competente, es decir OACI,⁽⁵⁴³⁾ o bien, la concesión de matrícula por algún Estado signatario de la convención creadora del organismo respectivo, cuando los aparatos vayan a ser operados en el país correspondiente. Esta última fórmula ya ha sido objeto de legislación en Argentina, que

en su legislación las incorpora en un régimen registral provisorio y con carácter de aeronaves públicas (544).

En el caso de los consorcios u organismos multinacionales de explotación de servicios aéreos, la solución podría consistir en un registro especial y único, con secciones en cada uno de los Estados participantes; la matrícula sería determinada por el Estado, en cuya sección figura inscrita la aeronave, lo cual es permitido en el artículo 77 del Convenio de Chicago (545). De hecho, hoy existe dos consorcios: la Scandinavian Airlines System (SAS), generada por la fusión de tres compañías de Suecia, Noruega y Dinamarca y AIRAFRIQUE.

55.-MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRICULA.- La eficacia externa de la individualización de la aeronave, se consigue mediante signos que testimonian la inscripción formal de la aeronave en los registros aeronáuticos de un país y la nacionalidad de éste último. Estos signos externos se denominan marcas de nacionalidad y de matrícula, que equivalen al nombre de los buques, desde que permiten individualizar la aeronave (546).

Las aeronaves están obligadas a llevar marcas de nacionalidad y de matrícula (547), que están constituidas por dos grupos de letras: el primero de los cuales indica su nacionalidad, en tanto el segundo las identifica (548).

Segun COUANIER, las marcas deben ser estables y aparentes. La estabilidad implica, que deben estamparse de tal modo, que no puedan ser alteradas en el curso del viaje. La "apariencia" de los caracteres, significa que deben ser fácilmente reconocidos a la distancia, incluso desde el suelo (549). De ésta forma, los Estados pueden controlar de inmediato, las actividades de las diversas máquinas que sobrevuelan su territorio(550).

Internacionalmente, las marcas de nacionalidad de cada país, están determinadas en el Anexo Nº7 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Los textos iberoamericanos también establecen el carácter obligatorio de las marcas de nacionalidad y de matrícula para las aeronaves (551), excepto la ley de Costa Rica, donde no encontramos referencia a tales distintivos. Los textos de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras y México, establecen además de las marcas de nacionalidad y de matrícula, y respecto de las aeronaves de transporte público, que éstos aparatos lleven los colores nacionales respectivos (552).

56.-PERDIDA DE LA NACIONALIDAD.- La aeronave puede perder su nacionalidad, a consecuencia de hechos o de actos jurídicos.

A consecuencia de los hechos, la aeronave perderá su nacionalidad por su destrucción material, que puede ser consecuencia de accidente, desguace, o despiece de la aeronave. Otros hechos que dan lugar a la pérdida del referido atributo, son: la "desaparición", luego de cumplidos los plazos y demás requisitos legales, y la "inutilización" de la aeronave. Estos supuestos, serán objeto de estudio más adelante (553).

En virtud del principio de unicidad de la matrícula y de la nacionalidad, la aeronave que es objeto de matrícula en país extranjero, pierde su nacionalidad; así se reconoce expresamente en los textos de Argentina, Bolivia, Chile, España, Panamá, Paraguay y en el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico (554).

También pierde su nacionalidad la aeronave, si una vez inscrita en el registro de matrícula, dejan de cumplirse los requisitos que condicionan tal inscripción (555). Fundamentalmente, se trata de requisitos subjetivos, relacionados con el propietario de la aeronave, como son los relativos a copropiedad, requisitos exigidos a personas jurídicas o a titulares individuales del dominio sobre aeronaves. De tal suerte, que la enajenación de un aparato a un extranjero (en los países donde se exige la nacionalidad para otorgar matrícula) o a un extranjero no-domiciliado (en los países que sólo exigen el domicilio del propietario), opera la pérdida de la nacionalidad, aunque, como una consecuencia de un acto

administrativo previo: la cancelación de la matrícula (556). Así se produce lo que en derecho marítimo, se conoce como "dimisión o cese de bandera" (557). Dada la vinculación de éste problema, con la cancelación de la matrícula, optamos por estudiar los textos iberoamericanos pertinentes, en el título respectivo (558).

TITULO CUARTO. CLASIFICACION DE LAS AERONAVES.

57.-CLASIFICACIONES TECNICO-AERONAUTICAS. Se ha agrupado las diversas clasificaciones de las aeronaves, en tres grandes grupos: técnico-aeronauticas, funcionales y jurídicas (559).

Las clasificaciones técnico-aeronáuticas, atienden a la forma de sustentación del aparato, a la forma de su dirección, a sus características de vuelo, a las características de sus grupos motopropulsores.

Atendiendo a la forma de sustentación del aparato, se distingue entre aerostatos y aerodinos (con y sin motor) y así lo hace el Anexo 7 del Convenio de Chicago y, en nuestro medio, el Reglamento General de Navegación Aérea del Portugal y la derogada ley dominicana (560). Atendiendo a la forma de dirección del aparato, las aeronaves pueden clasificarse en : con y sin piloto (éstas últimas son las llamadas radioguiadas, que se regulan en el artículo 8º del Convenio de Chicago; las aeronaves sin piloto, no pueden sobrevolar el territorio de otros Estados, sin la especial autorización del Estado sobrevolado. Atendiendo a las características de vuelo, se distingue entre aviones, aparatos de despegue vertical (helicópteros, autogiros, aparatos VTOL, etc) e hidroaviones. En atención a los grupos motopropulsores, puede distinguirse entre monomotores y polimotores, o bien, entre aparatos a pistón y reactores. En atención a las performances de los aparatos aéreos, puede distinguirse entre subsónicos y supersónicos.

Las legislaciones han rehuído adoptar tales clasificaciones, que van surgiendo y desapareciendo, a medida que evoluciona la técnica de construcción de aeronaves. La trascendencia jurídica de las mismas es menor y, se limita a cuestiones propias de la reglamenta-

ción de marcas, licencias aeronáuticas, aeronavegabilidad, y sobre todo, en cuanto a las normas particulares de tránsito aéreo, que deben tener muy en cuenta, las performances de los aparatos, su velocidad, ect (561).

58.-CLASIFICACIONES FUNCIONALES.- Las clasificaciones puramente funcionales, dividen las aeronaves atendiendo al uso o empleo que de ellas se hace. Así, se distingue entre aeronaves: militares, de transporte, (carga, pasajeros, correo o mixtas), de trabajos aéreos (agrícolas, de prospección minera, y pesquera, de aerofotogrametría, meteorología, sanitarias, de extinción de incendios, taxis aéreos ect), deportivas, de acrobacia, policiales, aduaneras, ect.

Sin embargo, tales clasificaciones, no proporcionan una base sistemática para el estudio de las aeronaves, aunque interese a la Administración tales distinciones, para regular las operaciones de cada actividad aérea, de modo de lograr una efectiva seguridad aérea.

Las leyes, hacen las distinciones indicadas, no tanto para regular la aeronave misma, sino más bien, para regular con claridad las diversas clases de actividades aéreas. Así se establece, que el transporte aéreo interno y los trabajos aéreos, se reservan a las aeronaves nacionales, o se reglamenta minuciosamente los permisos o concesiones de transporte aéreo internacional, se reglamenta la acrobacia, se restringe el ingreso de aeronaves militares, ect. El derecho aeronáutico, ha preferido adoptar otras clasificaciones de los aparatos, que comprenden a todo tipo de aeronave.

59.-CLASIFICACIONES JURIDICAS.- Entre las clasificaciones propiamente jurídicas, encontramos las siguientes: aeronaves nacionales y extranjeras, civiles y comerciales, civiles y militares, públicas y privadas (incluida en ésta última, la que distingue entre aeronaves de Estado y civiles).

La distinción entre aeronaves nacionales y extranjeras, es a nuestro entender, una sub-clasificación de los aparatos aéreos, que pueda aplicarse a todas las

demás clasificaciones jurídicas. Su importancia arranca, de la atribución de la nacionalidad a las aeronaves (562), con todas las implicaciones que de ello se derivan, en particular, las relativas a la posibilidad de que sean admitidas al espacio aéreo de otros países y al tráfico que con ellas se realiza. Se ha dicho, que por tratarse de una mera constatación de las consecuencias que se siguen de la nacionalidad de los aparatos, no es una verdadera clasificación científica (563).

Otra distinción que hace la doctrina y que recogen algunos textos, es la que divide a las aeronaves, en comerciales y civiles (privadas o de servicio privado), que toma como criterio distintivo, el que la utilización del aparato se haga con o sin propósitos de lucro (564). Esta sistemática, es también una sub-clasificación, aplicable y aplicada, sólo respecto de las aeronaves que no tienen carácter público. En ésta forma, es recogida por las leyes chilena, dominicana y uruguaya (565). También se reconoce tal distinción, en los textos de El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Venezuela, aunque bajo las expresiones "servicio de transporte público" y "servicio privado" (566). VIDELA ESCALADA afirma que, si bien la distinción indicada parece tener una base valedera y concreta, ello es más aparente que real, puesto que es posible el empleo de las aeronaves en actividades distintas y, además, no ha sido elaborado un estatuto propio de una u otra categoría de aeronaves. (567).

Otra forma de clasificar las aeronaves, opone los aparatos civiles a los militares, distinción que presenta el grave inconveniente de no contemplar un "tertium genus", una tercera clase de aeronaves, cuales son, las aeronaves del Estado, que no revisten la condición de militares. De allí, que moderadamente, se prefiera distinguir entre aeronaves públicas (o de Estado) y privadas, considerándose a las aeronaves militares, como una especie dentro del género denominado "aeronaves públicas" o "Aeronaves de Estado". La ley costarricense, adopta en cambio una clasificación tripartita: aeronaves civiles, militares y "de un Estado" (568).

La distinción entre aeronaves civiles y militares sólo es aceptada en Iberoamérica, por el Código de Ar. del Brasil, que la transforma en clasificación "madre" o fundamental, lo cual trae por consecuencia, que dentro de las aeronaves civiles, se incluya a las aeronaves públicas y privadas (564). No podemos compartir el criterio seguido por el legislador brasileño en ésta materia, porque el régimen de las aeronaves públicas, tiene vínculos mucho más estrechos con las aeronaves militares, que con las civiles, especialmente en el ámbito internacional.

De todas formas, es necesario y de mucho interés, tener un concepto cabal de la aeronave militar, que debe entenderse como una sub-clasificación del género de las aeronaves públicas. VIDELA señala que han sido criterios usados para definirlas: la calidad del propietario, los signos exteriores (marcas) y certificados, las condiciones de construcción mecánica, el servicio al cual se las destina, el estatuto del comandante y de la tripulación, la dependencia de las Fuerzas Armadas, o la acumulación de varios de los elementos indicados (570). MING MIN PENG ha expresado, que las aeronaves militares, son aquellas explotadas por el Estado para fines militares u hostiles, aclarando que, basta que el Estado disponga de la aeronave para tales fines, para que la aeronave sea militar, sea que le pertenezcan o sea que sus dueños conserven el dominio de la máquina (571). Con ello se da mayor precisión al concepto, sin importar que se trate de una aeronave de propiedad del Estado o de un aparato requisado, aunque todavía se recurre a interpretaciones que delimiten lo que se entiende comprendido, bajo la expresión "fines militares o bélicos" (572). La cuestión se planteó luego de la primera post-guerra, para poner en aplicación el artículo 193 del Tratado de Versalles, que restringía la aviación militar en Alemania (573) y no parece que se hubiera resuelto, sino sobre bases enteramente arbitrarias, de aplicación en una época muy breve y con criterio netamente político.

Definen o dan un concepto de aeronave militar. las leyes, brasileña, boliviana, colombiana, chilena,

costaricense, cubana, dominicana, ecuatoriana y española.

Las leyes de Brasil y Costa Rica, acogen un criterio funcional, entendiendo por aeronave militar, las destinadas a misiones militares, y la "usada" por la fuerza pública, respectivamente (574). En cambio, los textos de Bolivia, Colombia, Chile, Rep. Dominicana y Ecuador, dan prioridad al factor tripulación para calificar de militar a la aeronave (575). La Ley Española de Navegación Aérea, adopta una postura intermedia y califica como militares, a las aeronaves "que tengan por misión la defensa nacional o estén amandadas por un militar comisionado al efecto"(576). Como puede verse, el texto hubiera sido mucho más preciso, si se hubiese usado conjunción y no una disyunción en ésta materia (577).

La subclasificación a que dá lugar la aeronave militar, tiene grande importancia. Las aeronaves militares son verdaderas manifestaciones de la soberanía del Estado, bajo cuyo control están y cuya responsabilidad comprometen, lo cual ha exigido someterlas a un regimen de excepción (578). En virtud de lo dispuesto en el artículo 3º letra "a" del Convenio de Chicago y a falta de tratado colectivo en la materia, puede afirmarse que las aeronaves militares, carecen de estatuto internacional. Sin embargo, es principio y práctica de derecho internacional, reconocer a las aeronaves militares extranjeras, condición de extraterritorialidad cuando, debidamente autorizadas penetran en el espacio aéreo de otro país (579). Al igual que las demás aeronaves de Estado, no son admitidas al espacio aéreo de países extranjeros, sino en virtud de autorización especial, que normalmente, se tramita por la vía diplomática; así lo establecen los textos de Argentina, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, Guatemala, España, Honduras, Panamá, Paraguay, Portugal y Uruguay (580).

Autorizadas para ingresar al espacio aéreo extranjero, no están reguladas jurídicamente, en cuanto a certificados de matrícula o de aeronavegabilidad, marcas y sig-

, nos externos, sino sólo por los términos de la respectiva autorización.

Otra característica de los aparatos militares, es la inmutabilidad de su carácter militar. Una aeronave civil puede revestir transitoriamente el carácter de militar, sea por requisa, sea por el mero hecho de estar tripulada por militares designados al efecto (en los países que adoptan un sistema subjetivo para calificarlas), con lo cual se las libera de su régimen propio; en cambio las aeronaves militares no pueden adquirir el carácter de civiles, salvo que sean despojadas absolutamente de su calificación militar (581). Lo contrario haría incurrir al país respectivo, en uso indebido de la aviación civil, en forma incompatible, con los principios sustentados por el convenio de Chicago (582)

60.-AERONAVES PUBLICAS Y PRIVADAS.- La más importante clasificación de las aeronaves es la que distingue entre aeronaves públicas y privadas, que el Convenio de Chicago adopta bajo las expresiones "aeronaves de estado" y "aeronaves civiles" (583).

Hay tres criterios doctrinarios para hacer la distinción: el criterio subjetivo, según el cual es la calidad del propietario (Estado o Particulares), la que califica la aeronave como pública o privada; el criterio funcional, según el cual es aeronave pública aquella destinada a prestar un servicio público y privada, aquella que efectúa un servicio privado. Para el Convenio de Chicago, son "aeronaves de Estado", las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía. El criterio mixto, exige conjuntamente, la propiedad y el uso para incluir a la aeronave en uno u otro grupo (584).

El primer criterio, al tomar en cuenta la calidad del propietario, se presta a grandes confusiones, en una época en que el Estado ha decidido proyectar su acción como empresario aeronáutico. Una aeronave de una empresa aerocomercial del Estado, es de propiedad de éste, sin duda alguna, pero nadie podría sostener que fuese una aeronave pública o "de Estado" (585).

El criterio funcional, que opera sobre la base de distinguir entre servicio público y privado, presenta algunos problemas. En efecto, se puede confundir el concepto de servicio público, con el de "servicio de utilidad pública", que en derecho tienen significados enteramente distintos (586). Por ello, algunos textos, al hacer la distinción entre aeronaves públicas y privadas prefieren utilizar la expresión "servicio del poder público".

El criterio que exige copulativamente propiedad pública y servicio público para calificar de pública una aeronave, no ha sido objeto de crítica, pero, tampoco ha sido muy aplaudido por la doctrina, quizá a raíz de los problemas que plantea la requisición de aeronaves por el Estado.

En la legislación Iberoamericana, el criterio de la propiedad es seguido por el texto cubano (587) y por ello es claramente minoritario. El criterio funcional, es seguido por las legislaciones argentina, brasileña, colombiana, costarricense, chilena, dominicana, ecuatoriana, salvadoreña, española, guatemalteca, nicaragüense, panameña, peruana y portuguesa (588). Las leyes de Argentina, El Salvador, Nicaragua y Perú, hacen referencia al "servicio del poder público", con lo cual precisan mucho más en el concepto. Siguen el criterio que hemos denominado mixto o conjunto, los textos de Uruguay y Venezuela (589).

Finalmente, las leyes de México y Panamá, contienen normas en esta materia, cuyo significado no alcanzamos a desentrañar, puesto que nos parecen contradictorias (590).

La totalidad de las leyes iberoamericanas, tiende a definir previamente las aeronaves públicas, entre las cuales se incluye las militares, para señalar posteriormente que, las "demás", entran en la categoría de privadas, civiles o particulares (591). , con la sola excepción de la ley cubana, que intentando una definición de "aeronave privada", entiende por tales, las que pertenecen a cualquiera persona, compañía, sociedad o ins-

titución civil o mercantil particular (592), con lo cual, sigue también el criterio subjetivo (calidad del propietario).

Otro hecho que debe destacarse, es que las leyes de Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal y Venezuela (593), prefieren hablar de "aeronaves de Estado", o "del Estado", en vez de utilizar la expresión "aeronave pública". Estos mismos textos, engloban dentro de la expresión "aeronave de Estado", a las aeronaves militares y demás aeronaves públicas.

La importancia de la distinción que se comenta, reside fundamentalmente en que el Convenio de Chicago, no se aplica a las aeronaves públicas. Sin embargo, dicho Tratado acepta un concepto restringido de aeronave pública, ya que entiende por tales: las militares, las de aduana y policía (594). En ésta forma, para los efectos del referido Convenio, las demás aeronaves públicas, como las de correo (postales) y demás servicios públicos, estarían en la categoría de aeronaves civiles, que son reguladas por él. Por ésta causa, los textos de Rep. Dominicana y Nicaragua, expresan con gran claridad, que toda aeronave, no comprendida dentro de las militares de aduana y policía, se consideran privadas, aunque pertenezcan al Estado (595) y de ésta manera, guardan perfecta armonía con el texto internacional.

La doctrina ha expresado, que la matrícula no es exigida por las legislaciones respecto de las aeronaves públicas (596). Tal como se dijo antes respecto de las aeronaves militares, que constituyen una especie de aeronave pública, éstas no se encuentran facultadas para sobrevolar territorio extranjero, sino con autorización especial. Las aeronaves públicas, no están obligadas a llevar marcas convencionales, ni la documentación convencional internacional (597); no se les aplica el Convenio de Varsovia, ni el de Roma sobre embargo e inmovilización de aeronaves, ni el de Roma, por responsabilidad por daños a terceros en la superficie, ni el de Ginebra de 1948, sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves (598).

TITULO QUINTO. APTITUD DE LA AERONAVE PARA EL VUELO.
SU INSPECCION INTEGRAL.

61.-GENERALIDADES.- La doctrina ha analizado en forma un tanto dispersa, la aptitud navegatoria de las aeronaves. A veces se estudian los aspectos relacionados con el mantenimiento y aeronavegabilidad de los aparatos, para poner énfasis en cuanto se refiere a los certificados respectivos y, en otras oportunidades, se analiza aisladamente, la transcendencia jurídica del certificado de matrícula o la inspección de las aeronaves por la autoridad.

En nuestra opinión, la aptitud de las aeronaves para ser utilizadas en la navegación aérea, deriva de un complejo indivisible de requisitos técnicos y jurídicos, que sólo pueden estudiarse independientemente con fines metodológicos. Desde el punto de vista jurídico, la aeronave sólo es apta para el vuelo, no sólo cuando posee las condiciones técnicas que le permiten elevarse y circular por el espacio aéreo merced a reacciones aerodinámicas, sino antes bien, cuando además de tales exigencias, cumple con las normas legales y reglamentarias, que le permiten efectivamente la actividad aviatoria. Tales normas exigen en primer término, acreditar fehacientemente y mediante certificaciones, la aptitud técnica para la aeronavegación y además, el cumplimiento de otras normas impuestas por razones de interés público, interno e internacional y de protección de los intereses de particulares, que se traducen en la necesidad de que el aparato ostente marcas, posea certificado de matrícula y otros documentos de a bordo.

El Estado, por intermedio de la autoridad aeronáutica, u otra competente, es el encargado de velar por el cumplimiento de las exigencias de seguridad técnico-aeronáutica y de interés jurídico, para lo cual esta investido del poder suficiente, para controlar el cumplimiento de tales requisitos, ejerciendo el derecho de inspección respecto de toda aeronave. Con el objeto de hacer efectiva ésta facultad, puede obligar a las aeronaves a aterrizar. Por otra parte, el Estado tiene el derecho de inspeccionar las aeronaves, para comprobar que no son utilizadas en fines ilícitos, contrarios a las

leyes nacionales o al orden público internacional.

De acuerdo con lo que se ha expresado, debe distinguirse entre aptitud técnico-aeronáutica para el vuelo y capacidad o aptitud legal para la aeronavegación. Una aeronave que reúna todas las exigencias técnicas para volar, no puede hacerlo, sin poseer además, los requisitos que el derecho exige para que el aparato circule por el espacio aéreo.

62.-APTITUD TECNICA PARA EL VUELO.- La seguridad técnica de las aeronaves, hasido desde antiguo, un asunto digono de regulación jurídica. Ya el artículo 13 de la Convención de Paíás de 1919, se refiera la certificado de aeronavegabilidad. En el vigente Convenio de Chicago, se habla muy explícitamente del "desarrollo seguro de la aviación internacional". La seguridad aeronáutica es entonces, un factor de gran importancia para el derecho, siempre atento al supremo valor de la seguridad jurídica, frente a los usuarios, terceros en la superficie, ect. En atención a ello, OACI ha preparado diversas normas y métodos recomendados (599), que contienen numerosas regulaciones sobre mantenimiento de aeronaves, fábricas, maestranzas, talleres y centros de mantenimiento, ect. En Iberoamérica, algunos países han considerado necesario introducir alginas normas legales al respecto. Así por ejemplo, en los textos de Costa Rica, El Salvador, Honduras y Panamá (600), se declara que existirá reglamentos sobre mantenimiento y conservación de aeronaves; las leyes recién citadas y la de Portugal, agregan, que es obligación del explotador de aeronaves, sujetarse a dichos reglamentos (601).

Las leyes de Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, Honduras, México, Panamá, Perú y Venezuela, disponen expresamente, que todo centro de mantenimiento de aeronaves, queda sujeto a la fiscalización de la autoridad aeronáutica (602).

Las leyes de Argentina, Uruguay y Venezuela, consideran también la hipótesis de las reparaciones de

aeronaves, estableciendo que, luego de ellas, los aparatos no pueden ser puestos en servicio, sin la inspección y /o aprobación de la autoridad aeronáutica (603).

La ley panameña, exige a los explotadores de servicios públicos aéreos, disponer de una organización de mantenimiento integrada por personal y equipos idóneos, para mantener sus aeronaves en condiciones de aeronavegabilidad (604). Esto, que parece excesivo, teniendo en cuenta la posibilidad de que cada explotador contrate separadamente tales servicios, pone de manifiesto, la ineludible obligación del explotador, de prestar la mayor atención a la conservación de las aeronaves en términos óptimos.

La ley salvadoreña, previendo la posibilidad de abusos en los centros de mantenimiento, prohíbe que en las reparaciones se empleen partes o piezas, cuya vida y uso no esté determinado y permite el empleo de partes o piezas usadas, sólo cuando exista márgenes suficientes de seguridad para la aeronave y, con aprobación de la autoridad (605).

A pesar de lo escaso y disperso de la legislación iberoamericana en ésta materia, podemos comprobar de inmediato, el interés jurídico que existe en regular las diversas manifestaciones del mantenimiento de las aeronaves en condiciones técnicas adecuadas para el vuelo y para las operaciones que deben cumplir.

La inspección técnica de las aeronaves, realizada mediante pruebas en tierra y en vuelo, tiene por consecuencia el otorgamiento o la negativa del certificado de aeronavegabilidad.

LOUSTAU ha definido el certificado de aeronavegabilidad, como el documento que otorga el Estado o su representante autorizado, en virtud del cual, se atestigua que la aeronave reúne las condiciones de aptitud para el vuelo que exigen los reglamentos (606). VIDELA afirma, que es el certificado concedido a un aparato, luego de prolijo examen y que acredita que aquél se encuentra en condiciones de prestar servicios de aeronave-

gación, con seguridad plena para la actividad a la cual será dedicado (607).

Por su parte, la ley española, entiendo por tal, "el documento que sirva para identificar técnicamente a la aeronave, definir sus características y expresar la calificación que merece para su utilización, deducida su inspección en tierra y las correspondientes pruebas en vuelo"(608). La ley portuguesa, también ha definido el certificado de aeronavegabilidad, aunque en forma más general (609).

Con todo, debemos expresar, que el "estado de aeronavegabilidad" de una aeronave, no es permanente, y tampoco lo es, el documento que lo acredita. Este último está limitado en su validez, por un plazo de vigencia, lo cual resulta de que las condiciones de aeronavegabilidad, se van perdiendo por el desgaste de la aeronave, en el curso de las sucesivas operaciones (610). Las leyes de Argentina, Brasil Costa Rica, Cuba, El Salvador, España, Guatemala y Portugal, expresan categóricamente, que la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, está sujeta a plazo (611). Por otra parte, los accidentes, desperfectos, daños o modificaciones del aparato y las reparaciones en su caso, exigen la reactualización del certificado de aeronavegabilidad. En atención a ello, una aeronave puede poseer certificado de aeronavegabilidad y no estar en estado "actual" de aeronavegabilidad (612).

Con todo, existe otra hipótesis enteramente diversa de certificado de aeronavegabilidad: la de la aeronave en construcción o recién construida, que si bien, también requiere de la intervención del Estado, en orden a su inspección y aprobación (613), está sometida además, a requisitos adicionales en relación con la concepción del proyecto, pruebas del prototipo, pruebas de motores y de cada aparato de la serie, en su caso (614). Con ello se comprueba, como ha dicho DELLASCIO, que a juicio de expertos, y de conformidad con la reglamentación competente, la aeronave ha sido concebida y construida de conformidad con las reglas del arte y del estado de la técnica y que está apta para la navegación

en condiciones satisfactorias de seguridad (615).

El certificado de aeronavegabilidad, no es pues un seguro contra accidentes o contra fallos técnicos, porque sólo acredita que la aeronave es técnicamente apta para el vuelo y que puede efectuar un determinado tipo de operaciones aéreas (615). De acuerdo con ello, el certificado aludido es, por regla general, una presunción favorable del estado de navegabilidad de la aeronave (617). Por ello, las leyes de México y Venezuela, establecen una presunción - de aquellas que admiten prueba en contrario - en el sentido de que aquellas aeronaves que parten en vuelo, con certificado de aeronavegabilidad vigente, lo han hecho en condiciones de vuelo técnicamente satisfactorias (618).

Es atribución de cada Estado o de su representante designado, otorgar certificados de aeronavegabilidad, renovarlos, una vez transcurrido el plazo de validez, cancelarlos o suspenderlos en caso de daños que exijan el desguace o reparación y convalidar aquellos extendidos en el extranjero, a condición de que se ajusten a requisitos similares que los exigidos por el Estado convalidante. Así se legisla en los textos de Chile, Rep. Dominicana, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y Perú (619).

Sin entrar en el detalle de los requisitos exigidos para conceder el certificado de aeronavegabilidad, de escaso interés jurídico, queremos destacar la importancia que reviste el reconocimiento internacional de la validez de tales documentos, lo cual incide en la vigencia efectiva de la libertad de circulación, que se vería perturbada muy seriamente, si los Estados entraran a discutir y a desconocerse recíprocamente los certificados que habilitan técnicamente la operación de las aeronaves (620). A evitarlo, tiende la redacción del artículo 58 del Proyecto de Código Latinoamericano, que hace obligatorio el reconocimiento internacional de tales documentos cuando son otorgados por los Estados signatarios, cumpliéndose condiciones mínimas de equivalencia. En Europa, el resurgimiento de la actividad de los

Fabricantes de aeronaves, ha llévado además, a la suscripción de un acuerdo multilateral, para el reconocimiento de los certificados de aeronavegabilidad extendidos a las aeronaves fabricadas en los países miembros (521).

63.-APARATOS DE COMUNICACIONES.- Las exigencias del derecho, en lo relativo a las condiciones técnica de las aeronaves, han hecho necesarias disposiciones adicionales, respecto de ciertos dispositivos, considerados de especial importancia, para la seguridad en la operación aeronáutica. Como dice VIDELA, refiriéndose al caso de los equipos de radiocomunicaciones, es inconcebible a éstas alturas del progreso de la actividad aeronáutica, que un avión carezca de aparato de radio, instrumento prácticamente imprescindible, sin el cual el vuelo perdería seguridad y, hasta constituiría un peligro para las otras aeronaves (522). La idea de restringir o de prohibir tales equipos es un anacronismo derivado de la regulación casi militar, de la aviación en la primera pos-guerra y que señala las directrices a las leyes influídas por la Convención de París de 1919 (623).

Sólo en hipótesis muy excepcionales, puede admitirse que se prescinda de llevar aparato de radiocomunicaciones, ya que de él depende, el apoyo de las organizaciones de tierra (624); esto cobra especial fuerza en nuestros días, en que todo el vuelo se realiza por espacios aéreos controlados y el piloto debe sujetarse a las instrucciones, que le son impartidas desde tierra por medio de radio-comunicaciones.

En Iberoamérica, las leyes de Argentina, Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Perú y el Proyecto Latinoamericano, consideran obligatorio el uso de aparatos de radio-comunicaciones (625); por el contrario, acogen el principio de prohibición de tales equipos, sin autorización previa, las leyes de Bolivia, Ecuador y Uruguay (626). La ley cubana dispone que es obligatorio el uso de radio en las aeronaves de pasajeros y, las de Chile y Panamá, en el caso de las aeronaves capaces de transportar más de cinco pasajeros (627); el Reglamento General de Navegación Aérea

de Portugal, establece una norma similar, pero, sólo en el caso de que la aeronave deba recorrer más de 160 kilómetros sin escalas o más de 25 kilómetros sobre el mar (628).

Los equipos de radio-comunicación, son objeto de un certificado o licencia especial, distinta del certificado de aeronavegabilidad, que es otorgada por el Estado. Las leyes de Argentina, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador y Panamá, así lo establecen (629). Pero, además de ello y, como lo señalan los textos de Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, y Panamá, éstos equipos, sólo pueden ser manipulados por personal que posea especial licencia para ello (630).

Algunas legislaciones han exigido también en forma categórica, que las aeronaves posean equipos de ayuda a la navegación aérea, esto es, dispositivos que permiten el vuelo por instrumentos. Podemos citar entre ellas, las leyes de Rep. Dominicana y Portugal (631).

64.-APTITUD JURIDICA PARA EL VUELO. DOCUMENTACION DE A BORDO.

Como decíamos anteriormente, no basta a la aeronave, la simple aptitud técnica para el vuelo, reflejada en los certificados de aeronavegabilidad, porque además debe poseer, la documentación necesaria para que, efectivamente sea admitida a la circulación aérea. Entre esa documentación, podemos distinguir: el certificado de matrícula y los libros y demás documentos que la aeronave debe llevar a bordo.

El certificado de matrícula, es naturalmente de gran importancia, puesto, que como hemos visto, fija en forma directa la nacionalidad de la aeronave y consecuentemente, determina el país que debe otorgar el pertinente certificado de aeronavegabilidad, asumiendo así, una responsabilidad respecto del aparato (632). Desde el punto de vista privado, es de extraordinaria importancia, puesto que señala al titular de la aeronave.

GAY DE MONTELLA, insistiendo en la cuasi-

personalidad de la aeronave, afirma que el certificado de matrícula, provee a la aeronave, de todos los documentos acreditativos de su "estado civil" (633) y, si bien ésto sólo puede ser aceptado en sentido figurado, nos permite ir configurando el rol que desempeña tal documento.

DELASCIO define el certificado de matrícula, como la constancia o recaudo que acredita haberse procedido a la matriculación de la aeronave; hace fé de que el aparato ha sido inscrito en el registro de matrícula de la nación a que pertenece el propietario, determina la identidad de la aeronave y permite su vuelo en el interior de la nación a que pertenece, o sobre el espacio aéreo de aquellas, que hayan celebrado convenios sobre admisión al vuelo de aeronaves extranjeras. Este certificado conserva su validez, mientras la aeronave permanece inscrita en el registro nacional respectivo (634).

El certificado de matrícula, como requisito para circular por el medio aéreo, es una exigencia en todas las leyes iberoamericanas y en el Proyecto Latinoamericano (635); las únicas leyes que no lo mencionan en éste sentido, son las leyes de Colombia y Venezuela.

Debe tenerse presente, que la ley española, agregue una característica más al certificado de matrícula, puesto que, en caso de extravío o destrucción del título de propiedad de la aeronave, lo transforma en sustituto del mismo, en tanto se expida un duplicado (636).

Entre los libros y demás documentos de a bordo, son exigidos internacionalmente: las licencias de cada tripulante, el diario de a bordo, la licencia del aparato de radio; si la aeronave lleva pasajeros, debe llevar una "lista" de los mismos y, si transporta carga, debe poseer un "manifisto" y declaraciones detalladas de las mismas (637).

Las licencias de la tripulación, que serán

estudio en el capítulo siguiente, son de extraordinaria importancia. De nada serviría que el aparato diera garantías adecuadas de seguridad, si su operación estuviese confiada a manos inexpertas para conducirla (538). La mayor complejidad de los aparatos, genera un riesgo potencial mayor, puesto que requieren de un personal con mayor capacitación. Como se verá más adelante, las licencias no son iguales y consecuentemente, los requisitos para optar a cada una de ellas, varían ostensiblemente.

Las licencias de aptitud de la tripulación, como exigencia de la documentación de las aeronaves, han sido mencionadas por las leyes de Argentina, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal y por el Proyecto Latinoamericano (639).

El libro diario de a bordo, está destinado a asentar los datos relativos a la vida de la aeronave, a su tripulación y a cada viaje (640). Este documento no debe ser confundido con el libro de bitácora, que es un libro técnico, de rumbos de navegación y que es mencionado por el artículo 28 de la Ley Venezolana (641). ¿A qué se destina éste libro diario de a bordo? A nuestro entender, a dejar constancia, de los hechos más relevantes ocurridos en vuelo y principalmente, en relación con el pasaje y la tripulación. En él se dejará nota de los nacimientos y defunciones, de los delitos u otros actos ilícitos detectados a bordo, de las medidas disciplinarias que el comandante adopte en relación con la tripulación, ect. Es decir, actos que se vinculan con sus funciones de oficial público (642) o representante de la autoridad.

Los libros pre-constituyen un medio de prueba, de los hechos ocurridos durante la aeronavegación y por ello, la ley exige que sean mantenidos y guardados escrupulosamente por las personas a quienes están confiados (643). Se ha sostenido, que las anotaciones en los libros revisten el valor de actos públicos y que hacen fé por sí mismos, aunque puedan ser atacados por alegación de falsedad, en relación con las actuaciones públicas del comandante. Las anotaciones que

sólo trascienden al interés privado, tendrían el valor que señala la ley de la nacionalidad de la aeronave o las de la "lex fori" (644).

En Iberoamérica, las leyes de Argentina, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Perú y el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico, exigen genéricamente, que las aeronaves lleven los libros de a bordo (645); en las leyes de Bolivia, Rep. Dominicana, Guatemala, Panamá y Paraguay, se exige concretamente un diario de a bordo o "libro de la aeronave"; las leyes de Chile, Ecuador, El Salvador, España y Portugal agregan, que los libros han de ser conservados, por un período de tiempo, no inferior a dos años (646)

Como antes nos referimos a las licencia relativas a los aparatos de radio y de aquellas que deben poseer los sujetos encargados de su operación (647), sólo nos resta referirnos a la "lista de pasajeros", que es exigida por razones policiales y de identificación de víctimas en caso de accidente, en las leyes de Chile, Rep. Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Portugal (648). El manifiesto o manifiestos de la carga, también son exigidos por las leyes recién citadas (649) y tienen importancia para ejecutar inspecciones aduaneras.

Algunos textos, hacen referencia a certificados de sanidad exigidos en operaciones internacionales; entre ellos, puede citarse los de Chile, El Salvador, Honduras y Nicaragua (650). Las leyes de El Salvador y Nicaragua, mencionan también ciertos "libros de correspondencia" (651) y las de El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, aluden a un documento denominado "permiso de salida" o "zarpe". Sólo los textos de España y Nicaragua mencionan el "plan de vuelo" como un documento fundamental de la aeronave y que hoy es de universal aplicación (653). El "plan de vuelo" se define como, la información especificada que, respecto de un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (654). En verdad, lo que

es obligatorio, es presentar el plan de vuelo en una oficina de operaciones del aeropuerto de salida, a bordo, el comandante conserva un duplicado, que le sirve de guía, para sujetarse a su propia planificación de la operación a érea.

Las leyes de España, Guatemala, y Portugal, exigen a las aeronaves, un "libro o cartilla de motores" (655). Los textos español y portugués, disponen que los aparatos aéreos deben llevar un "diário de ruta" y "de navegación", respectivamente (656). La ley española, que ha sido muy reglamentaria en ésta materia, agrega otros dos documentos de a bordo: el "diário de equipos radio-eléctricos" y la "cartilla de hélices" (657).

Sin embargo, debe tenerse presente, que todo libro o certificado que no sea el certificado de matrícula, el de aeronavegabilidad, las licencias de la tripulación, el diario de a bordo, la licencia de los equipos de radio, la lista de pasajeros y los manifiestos de la carga, sólo pueden ser exigidos por los Estados respectivos, dentro de su ámbito jurisdiccional o respecto de las aeronaves matriculadas en su propio registro, conforme a lo pactado en el Convenio de Chicago (658).

65.-INSPECCION INTEGRAL DE LAS AERONAVES.- Por razones de interés público internacional y de orden público interno, los Estados tienen el deber y las facultades necesarias, para controlar el cumplimiento de las normas relativas a la documentación exigida a las aeronaves (659). La inspección tiene por objeto comprobar la nacionalidad, la matrícula y la seguridad del aparato, de lo cual dá testimonio suficiente el certificado de aeronavegabilidad; también tiene por objeto, el control de las personas transportadas, la clase de mercancías que llevan a bordo, la aptitud de los tripulantes, ect.

El derecho de visita y control de las aeronaves, puede ejercerse en cualquier escala en el territorio del Estado y, aún , en casos calificados, podría obligarse a la aeronave a descender, para practicar di-

cha inspección. Estas facultades, corresponden sólo al Estado, el cual las ejerce por medio de la autoridad competente.

El derecho de inspección integral de las aeronaves, está reconocido y contemplado expresamente, en las leyes aeronáuticas de Argentina, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Chile, España, Guatemala, Perú, Portugal, y Uruguay (660).

La autoridad puede ejercer éste derecho de inspección, para comprobar que no se infringen las normas que prohíben a los aparatos tener instalados dispositivos de fotografía, fotogrametría y similares, con los cuales puede hacerse espionaje desde el aire. Esta prohibición está contemplada en las leyes de Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Honduras, Nicaragua, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela (661).

Por razones de seguridad, se ha prohibido el transporte de explosivos, miniciones, armamentos y demás materiales inflamables o deflagrantes a bordo de aeronaves comerciales, por las leyes de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Cuba, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela (662) y , para controlar debidamente éstas normas, las autoridades también pueden efectuar las inspecciones del caso.

Del mismo modo, la inspección se extiende a las mercancías de tráfico prohibido por el derecho internacional, como son los estupefacientes , drogas heroicas, ect y cuyo transporte aéreo prohíben las leyes aeronáuticas, de Colombia, Cuba, El Salvador, Honduras, Panamá, Nicaragua y Venezuela (663).

La autoridad puede inspeccionar las aeronaves, en previsión de que, sin la autorización correspondiente, se transporte en ellas a insanos, a enfermos contagiosos, a sujetos bajo efectos de la embriaguez y drogas heroicas o cadáveres, lo cual está prohibido según las leyes de Rep. Dominicana, El Salvador, Guate-

TITULO CUARTO. DERECHOS REALES SOBRE AERONAVES.

66.-GENERALIDADES.- Las leyes aeronáuticas iberoamericanas, nada han dicho que modifique la esencia de los derechos reales legislados por las normas del derecho civil. Se han limitado a señalar algunos modos de adquirir el dominio, y a determinar los requisitos de algunos de ellos, tal como se verá en el título siguiente.

Sin embargo, la doctrina ha discurrido sobre los derechos reales en relación con las aeronaves y ello nos obliga a detenernos en su análisis.

Entre los derechos reales recogidos por la legislación civil, puede mencionarse, los derechos de: servidumbre, uso y habitación, anticresis, usufructo, prenda, hipoteca y dominio. El Código Civil argentino ha incluido también el condominio, como uno de los derechos reales (665).

Respecto de las servidumbres, nos parece claro, que o bien son prediales, o bien personales, pero, en ningún caso aplicables a bienes muebles. Además, sólo se concibe respecto de los inmuebles, los derechos de habitación y de anticresis. Sin embargo, el derecho de uso, puede aplicarse respecto de los bienes muebles y por ende a las aeronaves. Así ocurre en la codificación civil argentina, chilena y española, por no citar sino éstas tres (666). Los códigos civiles argentino y español, conciben incluso el derecho de uso referido a un rebaño o piara de ganado (667). Por todo ello, concordamos plenamente con la afirmación de VIDELA, del excluir del todo los derechos reales de servidumbre, habitación y anticresis con respecto de las aeronaves, pero, no podemos seguirle en lo que se refiere al derecho real de uso (668), que puede aplicarse a los aparatos aéreos, como a cualquiera otra cosa mueble.

El usufructo, es también factible respecto

de las aeronaves, aunque no sea de normal aplicación, dadas las ventajas de la locación, respecto de ésta institución (669).

También cabe concebir la constitución de prenda común sobre aeronaves, aunque en su caso y por tratarse de una institución, que contempla el desplazamiento de la tenencia de la cosa, a manos del acreedor prendario, no sea de usual aplicación. En efecto, la constitución de prenda común, significa la inmovilización de un vehículo destinado por su naturaleza a trasladarse de un lugar a otro y por ello, la prenda común de aeronaves, no significa sino un alto costo social.

Empero, modernamente, el derecho común, conoce otra forma de prenda, sin desplazamiento y por ello, sujeta a registro público, que ha sido intensamente aplicada a la maquinaria agrícola e industrial y que podría aplicarse a las aeronaves por extensión. Sin embargo, en éste caso, ante el derecho aeronáutico, que contempla especialmente la figura de la hipoteca sobre aeronaves con lo cual se posibilita eficazmente el crédito aéreo, se puede plantear problemas, debido a la posibilidad de constituir simultáneamente prenda con registro del derecho común e hipoteca aeronáutica, con la consiguiente falta de seguridad jurídica para los acreedores (670). Por ello, en aquellos países que han legislado la prenda con registro aplicada a la agricultura e industria, resulta imperioso, cerrar la posibilidad de la constitución paralela de éstos derechos reales. En éste sentido, el Código Aeronáutico Argentino, ha resuelto eficazmente el problema, al disponer que "ni las aeronaves, ni los motores, son susceptibles de afectación de prenda con registro" (771).

Recién hemos anticipado, que las normas del derecho aeronáutico, han aceptado la figura de la hipoteca de aeronaves, habida cuenta de la imposibilidad práctica del crédito, por la vía de la prenda e hipoteca comunes; su estudio será objeto de análisis en otro lugar de ésta tesis (672).

Antes de hacer un breve análisis de la doctrina sobre el dominio de las aeronaves, quisiéramos

hacer presente, que algunos autores han reconocido como derecho real el "condominio" sobre aeronaves (673). ¿La copropiedad o condominio es o nó un derecho real autónomo? El Código Civil Español, no acepta ésta institución, como un derecho real independiente, sino le asimila a una comunidad, que existe cuando la propiedad de una cosa o de un derecho pertenece pro-indiviso a varias personas (674), con lo cual nos hace ver muy claro, que en éste caso existe una relación personal, derivada de la existencia anterior de un derecho real de dominio. Se trataría de una relación subjetiva, superpuesta necesariamente a un derecho real pre-existente. Si el derecho de dominio es por esencia exclusivo y ejercido directamente sobre la cosa, el condominio es en cambio, un derecho limitado "a la cosa", pero no "sobre la cosa", directamente. Como dice CASTAN, la copropiedad o condominio, no es otra cosa, que la comunidad aplicada al derecho de dominio (675). Es posible que la doctrina argentina, ateniéndose a razones de texto(- puesto que el Código Civil de aquella Nación no contempla la comunidad, sino el condominio - como derecho real de propiedad, que pertenece a varias personas, por una parte indivisa de una cosa mueble o inmueble (676)), haya preferido optar por la terminología y concepto legales, pero, ello no parece aceptable en otros medio jurídicos. Por ello compartimos enteramente la aguda sugerión de DELASCIO, sobre la necesidad de no insistir en el uso del concepto "condominio" de aviones, sino en el de comunidad en la propiedad de la aeronave, que no ha de ser considerado como ente personificado, aunque se tenga en cuenta el caractercomunitario que invisten los titulares del derecho de dominio sobre la cosa común (677). No creemos necesario abundar en las relaciones que deben mantener entre sí los comuneros de aeronaves, puesto que tal cuestión, debe quedar entregada a la legislación civil de cada país; la aplicación de las normas del derecho marítimo en ésta materia, respecto de las aeronaves comerciales, como ha sido propuesto por algunos autores, sólo puede ser origen de múltiples dificultades (678).

67.-EL DOMINIO SOBRE AERONAVES. - El dominio sobre las aeronaves no difiere en esencia, del dominio regulado por la legislación común y sometido modernamente a cre-

cientas limitaciones y restricciones impuestas por razones de interés público y social. El concepto romanista del derecho de dominio, entendido como el derecho exclusivo de usar y gozar y disponer de una cosa, está sometido en nuestra época, a las exigencias impuestas en beneficio del resto de la comunidad (679). De la misma manera, el derecho aeronáutico, supone algunas limitaciones respecto del concepto civil de dominio, que pueden referirse al sujeto, al objeto y al ejercicio mismo del derecho de propiedad (680).

En relación con el sujeto, la doctrina y las legislaciones aceptan limitaciones, en cuanto a la capacidad para adquirir el dominio de las aeronaves, de modo que sólo los nacionales o las personas domiciliadas en un país - según el sistema que se siga - pueden ser propietarios de tales objetos. Así ocurre por ejemplo en las leyes de Argentina, Chile, Rep. Dominicana y Perú (681). De acuerdo con éstos textos legales, las personas que no reúnen las calidades indicadas, no tienen derecho a ser propietarios de aeronaves.

De todos modos, la regla general en ésta materia, es que toda persona legalmente capaz, puede ser titular del dominio (682), excepto aquellas a las cuales la ley declare inhábiles para adquirirlo.

En relación con el objeto, el derecho aeronáutico reconoce a la aeronave, un estatuto especialísimo. Por una parte, se atribuye una nacionalidad al aparato, con lo cual adquiere en el hecho una cuasi-personalidad; por otra parte, la aeronave está sujeta a un régimen "sui generis", que condiciona su empleo como objeto, a una serie de comprobaciones por parte de la autoridad, encaminadas a certificar, si es apta para ser utilizada en las actividades que le son propias. En atención a la naturaleza compleja y peligrosa del objeto, la aeronave es cosa que sólo puede ser manipulada, por persona habilitada por la autoridad pública para ello, lo cual es otra particularidad de éste objeto de derecho.

Por último, en relación con el contenido del derecho de propiedad, las aeronaves presentan particularidades en cuanto a las facultades de uso, goce y disposición por parte del propietario (683).

Tal como sostiene LOUSTAU, las facultades de uso, se encuentran limitadas por diversos factores, entre los cuales cabe señalar: las normas de circulación aérea (sobre sitios de despegues y aterrizajes, operaciones internacionales, zonas prohibidas al sobrevuelo, prohibiciones de vuelos peligrosos, uso de aerovías y servicios de infraestructura, etc), las especificaciones del certificado de aeronavegabilidad, etc, que limitan el tipo de operaciones que la aeronave puede realizar (684).

La capacidad de uso y goce de las aeronaves, juega un papel de extraordinaria importancia en aquellos países, que si bien no han exigido la nacionalidad o domicilio para ser titular del dominio de aeronaves, requieren en cambio tales atributos, para los efectos de matricular los aparatos aéreos. De acuerdo con ello, en tales Estados, los extranjeros, o las personas no-domiciliadas, pueden adquirir el dominio de máquinas aéreas, aunque tal dominio será inútil, puesto que la matrícula, es requisito "sine qua non", para que las aeronaves circulen por el espacio aéreo. El dominio así adquirido, sólo presentará ventajas, para los efectos de llevar el aparato a otro país y hacerlo matricular en el registro pertinente. Esta situación presentan las legislaciones de Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Portugal Uruguay o Venezuela (685). Sin embargo, la ley española, que exige como requisito de matrícula, la nacionalidad del propietario, contempla una norma que impide las enajenaciones de aeronaves españolas a los extranjeros, sin previa autorización del Ministerio del Aire (686) y por ello en éste país, aún la adquisición del dominio por un extranjero, será por completo inútil, si la Administración niega el permiso correspondiente.

La capacidad de uso y goce de las aeronaves, también presenta caracteres especiales, en cuanto a la posibilidad de hacer tráfico con tales vehículos. No toda aeronave puede hacer tráfico interior y exterior, como consecuencia de la nacionalidad que poseen los aparatos y por razones de índole económico-políticas.

La capacidad de disposición referida a las aeronaves, también presenta particularidades que hacen excepción al régimen normal de los bienes muebles; la exigencia de formalidades para perfeccionar los contratos, la exigencia de inscripción registral y demás requisitos técnicos y administrativos, ofrecen gran interés. (687). La hipoteca, en cuanto constituye un principio de enajenación, también reviste peculiaridades, que alcanzan a su necesario complemento, es decir, al régimen de privilegios sobre aeronaves (688).

La pérdida del dominio por expropiación por causa de utilidad pública, abandono, declaración de pérdida, destrucción, renuncia, comiso (como consecuencia de la comisión de delitos con la aeronave), presentan algunas diferencias respecto de los demás bienes muebles (689), como se verá más adelante (690).

Pueden darse también respecto de las aeronaves, las llamadas modalidades de las obligaciones, esto es, condición, plazo y modo, que pueden supeditar, el nacimiento, el goce o la extinción de un derecho de dominio.

Por de pronto, nos interesa el caso del dominio imperfecto o revocable, que está sujeto a una condición resolutoria y que VIDELA estima oportuno considerar como otro de los derechos sobre aeronaves (691). Su importancia radica, en que constituye la figura jurídica con que el derecho civil puede recibir algunas instituciones del "common law", como la "lease purchase" (locación-venta), que es una de las fórmulas más usadas entre los fabricantes de aeronaves para la venta de los aparatos aéreos (692). ¿Cómo proceder a la inscripción registral de una aeronave, si el fabricante enajenante, que es un extranjero u otra persona no domiciliada, se reserva el dominio de la

... mientras subsista un saldo de precio en la compraventa a plazo?. La legislación aeronáutica argentina, en previsión de ésta posibilidad, permite una inscripción provisoria del aparato, que se puede hacer definitiva, una vez perfeccionada la adquisición del dominio del aparato (693). Esta es otra manifestación particular del derecho aeronáutico, que se analizará más extensamente, en el título relativo a los objetos e instrumentos que son objeto de registro (694).

68.-DERECHO DEL EXPLOTADOR.— Un carácter muy distinto tienen los derechos del explotador de aeronaves, que es el propietario, o bien, la persona que legítimamente haya adquirido el derecho de utilizar la aeronave por cuenta propia, exista o nó finalidad lucrativa y el derecho de dirigir las actividades aéreas de la misma (dirección de su operación y control técnico) (695).

Aparte del propietario, que es el explotador normal de la aeronave, pueden llegar a adquirir tal carácter, el locatario o arrendatario, el usufructuario, el usuario, el comodatario, o la sociedad mediante un aporte en uso y goce del aparato (696) y otras personas, por intermedio de diversas figuras contractuales innominadas o atípicas (697).

El derecho del explotador, que por cierto no es un derecho real, tiene verdadera trascendencia, en cuanto a la responsabilidad aeronáutica; esto obedece a una tendencia generalizada que refleja el derecho moderno, según la cual, cada vez cobran más importancia las relaciones económicas y jurídicas derivadas del sistema de explotación, frente al papel tradicionalmente desempeñado por la propiedad.

TITULO SEPTIMO. ADQUISICION Y PERDIDA DEL DOMINIO.

69.-GENERALIDADES.— Tal como anticipamos en párrafo anterior (698), existe dos corrientes en la legislación iberoamericana, en cuanto a la forma de consagrar los requisitos de nacionalidad o domicilio exigidos a los sujetos en relación con las aeronaves: la primera, representada por las leyes de Argentina, Chile, Rep. Do-

minicana y Perú (699), que sólo permiten a las personas que cumplen con requisitos de nacionalidad o domicilio, ser propietarias de aeronaves; ello significa la creación de una incapacidad relativa de adquirir, para aquellos que no se ajustan a las previsiones legales (700). Se trata de un sistema radical, que prohíbe a los extranjeros o a personas no domiciliadas, la posibilidad de adquirir el dominio de aeronaves.

A nuestro parecer, este sistema no es el más adecuado para establecer los requisitos de nacionalidad o domicilio exigidos a las personas. Aparece de manifiesto, que no puede existir razones válidas para que un extranjero o persona no domiciliada, sea incapaz de la titularidad del dominio de una aeronave; por el contrario, nos parece mucho más adecuado trasladar el momento de las exigencias, a la fecha de la inscripción en el registro de matrícula, de lo cual depende el uso y goce efectivo de la aeronave. En efecto, de acuerdo con este segundo sistema, transferido el dominio de la aeronave, se cancelará la precedente inscripción de matrícula y no podrá procederse a una nueva, en tanto el titular no cumpla con los requisitos legales; en consecuencia, aeronave sin matrícula, no podrá circular por el espacio aéreo y el dominio adquirido será inútil, salvo para los efectos de hacerla matricular en otro Estado. Así ocurrirá en las leyes de: Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela (701).

Entre las leyes que siguen el primer criterio indicado, y que crean incapacidades relativas a los sujetos, el código argentino adopta una modalidad restringida, puesto que sólo exige el domicilio en la República, si se trata de personas físicas; en el caso de condominio, establece que la mayoría de los condóminos, cuyos derechos excedan de la mitad del valor de la aeronave, tengan también su domicilio real en la Argentina. En el caso de las sociedades, sean de personas o de capital y de las asociaciones, se exige que estén constituidas conforme a la ley argentina y que tengan su domicilio real en la República (702). Las únicas

entidades no mencionadas por esta ley, son las fundaciones, cuya situación puede ser resuelta por analogía (703). Como puede observarse, el código argentino ha pesar de establecer una incapacidad relativa, es extraordinariamente liberal en cuanto a los requisitos exigidos a los posibles titulares de aeronaves, con lo cual sigue prácticamente, las líneas definitorias del respectivo código civil (artículos 32 y ss.), persiguiendo, según VIDELA, un claro contenido social, que contempla la incorporación de esfuerzos (extranjeros) al quehacer nacional (704). Parece obvio, que con este sistema los extranjeros encuentran amplias posibilidades dentro de los espacios aéreos del referido país, aunque ello puede ser objeto de serias críticas (705).

La ley peruana, adopta un sistema intermedio, puesto que aplica la modalidad del domicilio respecto de las personas físicas, de los copropietarios y de las sociedades, con excepción de los servicios públicos de transporte aéreo, que son vedados a toda sociedad extranjera (706).

Las leyes de Chile y Rep. Dominicana, que como se dijo, también han seguido el sistema de incapacidades relativas para adquirir el dominio, optan en cambio, por una modalidad mucho más estricta, puesto que adoptan el principio de la nacionalidad de los sujetos, para que éstos puedan ser titulares de aeronaves. Sin embargo, la ley dominicana, deja entregado a la autoridad aeronáutica el determinar cuándo y cómo los extranjeros pueden adquirir el dominio de los aparatos aéreos y por ello, los requisitos quedan supeditados totalmente al resorte de la Administración (707). La ley chilena de navegación aérea, sigue en esta materia un criterio enteramente diverso respecto del código argentino, porque tratándose de personas naturales, exige la ciudadanía natural o legal del país y, respecto de sociedades, requiera su constitución legal en Chile y probar que los dos tercios del capital pertenecen permanentemente a ciudadanos chilenos; además exige que el presidente de la entidad y los dos tercios del consejo directivo sean chilenos (708). Si bien esta forma de legislar, no presenta peligros de extran-

jerización de la flota aérea, está sujeta a la crítica que hicimos a propósito de las incapacidades para adquirir el dominio. También puede objetársele no haber contemplado los casos de las sociedades colectivas y en comandita, las asociaciones, las fundaciones y la comunidad sobre aeronaves (709), suficientemente reguladas en Chile en la fecha de promulgación de la ley aeronáutica.

No entraremos aquí, en el estudio de los requisitos de nacionalidad o domicilio exigidos a los sujetos, como meras exigencias de la inscripción registral, dado que estimamos más propio tratarlos a propósito de las exigencias y procedimientos previos a la matrícula y en el título pertinente (710) y proceder sin más, al análisis de los modos de adquirir las aeronaves.

70.-CONTRATOS Y MODOS DE ADQUIRIR.— Entre los autores iberoamericanos de derecho aeronáutico, se ha hecho usual comprender como modos de adquirir el dominio de las aeronaves, tanto los contratos como los modos de adquirir propiamente tales (711).

Si bien hoy día se discute la conveniencia de seguir distinguiendo entre título y modos de adquirir (712), nosotros no podemos menos que seguir la tendencia de lo que CASTAN denomina Grupo Ibérico, donde los textos civiles adoptan el sistema de transmisión causal con entrega de la cosa (tradición); entre éstos, cabe citar los de: España, Chile, Argentina, Uruguay, Colombia, Ecuador, Honduras, Brasil, etc. (713). Con todo, debe dejarse de manifiesto, que algunos códigos civiles iberoamericanos, consagran el principio del consentimiento contractual como elemento suficiente para la transmisión de la propiedad, con lo cual siguen al código francés; son éstos, los códigos civiles de Bolivia, Perú y Venezuela (714).

Nosotros, en atención a lo ya dicho, no podemos aceptar la incorporación de los contratos en una clasificación de los modos de adquirir el dominio de las aeronaves, catalogándolos como modos derivativos.

De acuerdo con la tendencia legislativa civil mayoritaria en nuestra comunidad iberoamericana, compraventa, donación, permuta, venta forzada judicial, dación en pago, aporte en sociedad y expropiación, son títulos que habilitan para adquirir el dominio de los bienes muebles y por ende de las aeronaves; ello tiene importancia, por cuanto en la mayoría de los países iberoamericanos, no basta el simple consentimiento para transferir el dominio, sino que a ello es necesario agregar la tradición de la cosa, realizada por alguna de las formas legales.

71.-LOS CONTRATOS Y LA ADQUISICION DEL DOMINIO DE LAS AERONAVES.- Las leyes iberoamericanas no contienen normas particulares sobre los contratos, en cuanto títulos habilitantes para adquirir el dominio de las aeronaves. El código de Ar del Brasil, resuelve la cuestión con una oportuna y general remisión a la legislación civil (715); respecto de las demás leyes iberoamericanas, debemos entender que los títulos para adquirir aeronaves se rigen igualmente por las prescripciones civiles.

Entre nosotros, el único título translativo de dominio que ha sido objeto de extenso comentario por la doctrina, ha sido el de compraventa. LOUSTAU ha sostenido, que si bien la compraventa de aeronaves se rige en general por las reglas comunes, presenta con todo, algunas peculiaridades, en torno de los sujetos, del objeto y de las formalidades (716). En torno de los sujetos (elementos personales del contrato), hemos visto la dualidad de tendencias que se presenta en la legislación iberoamericana, puesto que, mientras la mayoría de las legislaciones exige requisitos de nacionalidad o de domicilio para inscribir aeronaves en el registro, otros países hacen innecesarias tales exigencias, para adquirir el dominio de las aeronaves, lo cual implica una incapacidad relativa para contratar y para adquirir el dominio (casos de Argentina, Chile, Rep. Dominicana y Perú) (717). En el caso de España, la enagenación de aeronaves a un extranjero, está sujeta a la autorización previa del Ministerio del Aire (718) y sin ella o en contra de una resolución negati-

va de tal autoridad, el enajenante carecería de la capacidad necesaria para vender, donar, permutar y aún para gravar tales aparatos en favor de un no-nacional.

Los elementos objetivos o reales del contrato de compraventa de aeronaves, se refieren a la cosa y al precio. En relación con la cosa, la compraventa de aeronaves comprende naturalmente tanto la aeronave misma, en sus partes esenciales y no esenciales o accesorios, salvo que por cláusula expresa se excluya alguna o algunas de estas últimas. Las pertenencias también debieran incluirse en la venta según LOUSTAU, salvo si se trata de cosas ajenas (719), en virtud del principio "accessorium sequitur principale" (720). Respecto del precio, deberá estarse a lo prevenido en la legislación civil de cada país, que, en España, ha de ser cierto, y consistente en dinero o signo que lo represente (721), en Argentina y Chile, cierto, determinado o determinable por un tercero (722)act.

En los elementos formales es donde radica la mayor diferencia de la compraventa de aeronaves, respecto de los demás bienes muebles (723). Siendo la compraventa de aeronaves un contrato consensual de bienes muebles, se reputaría perfecto por el acuerdo entre las partes en la cosa y en el precio (724). Sin embargo, la mayoría de las legislaciones, hacen de la compraventa de aeronaves, un contrato formal, para los efectos de su inscripción: la ley uruguaya exige documento escrito y la chilena, copia autorizada del contrato (725). Para la ley argentina, basta un documento privado autenticado(726). La ley dominicana exige documento auténtico, en tanto los textos de Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Paraguay, requieren la formalidad de escritura pública (727). El caso de la legislación española, nos depara una sorpresa, porque si bien la Ley de Navegación Aérea establece como requisito "documento público o privado", el Reglamento del Registro Mercantil, señala como indispensable "escritura pública o documento auténtico" y, ante la necesidad ineludible de proceder previamente al registro de las aeronaves en el Registro Mercantil, parece evidente, que a lo menos, es exigible documento auténtico para

suscribir el contrato de compraventa.

Sin entrar en el análisis de las sanciones civiles que acarrea la omisión de las formalidades anotadas, resulta evidente que si ellas no se cumplen, no puede procederse a la inscripción del aparato aéreo en el registro aeronáutico.

Pero, además, las leyes prescriben copulativamente, la obligación de inscribir en el registro, diversos títulos, señalando al mismo tiempo los efectos que éste trámite o su omisión acarreen. Para la legislación de Brasil y Colombia, la subsiguiente inscripción del contrato es forma de adquirir el dominio de las aeronaves. Por lo tanto, en éstos textos, la inscripción juega el papel de "tradición" de las aeronaves (729). Si aquella no se practica, el contrato es perfecto, pero no transfiere el dominio. En las leyes de Ecuador, Paraguay y Uruguay, se sanciona expresamente la falta de inscripción registral, con la nulidad del acto o contrato respectivo (730); con todo, la ley paraguaya señala que en caso de omisión de la inscripción, el adquirente es responsable por los daños y perjuicios que pueda ocasionarse (731). En éstos países, la inscripción tiene pues valor decisivo, porque en caso de no practicarse, el contrato, no sólo deja de estar perfecto, sino que adolece de vicio de nulidad.

En cambio, en la mayoría de los países cuyas leyes aeronáuticas regulan los efectos de la inscripción, el valor de ésta, radica en que desde el momento de la misma, el acto produce plena eficacia respecto de terceros. En los textos de Argentina, Chile, El Salvador, España, México, Panamá, y Venezuela, la omisión de la inscripción hace inoponible el contrato no inscrito frente a terceros y, en consecuencia, respecto de éstos, el titular de la aeronave sigue siendo el enajenante, para todos los efectos legales (732). Debemos hacer presente, que según la interpretación de los textos españoles, el titular de la inscripción de una aeronave disfruta de los derechos que corresponden al dueño y poseedor de buena fé; en Brasil, el titular de la inscripción, es reputado propietario (y explotador), salvo prueba en

contrario (733).

72.-MODOS DE ADQUIRIR EL DOMINIO DE LAS AERONAVES.- Entrando al análisis de los modos de adquirir el dominio de las aeronaves, podemos apreciar que la doctrina los ha clasificado, atendiendo a su mayor o menor especialidad, respecto de las aeronaves, en consideración a si son originarios o derivativos y a su vinculación al derecho público o privado (734).

La primera clasificación, habla de modos especiales de adquirir el dominio de las aeronaves, entre los cuales figurarían : la "dejación a los acreedores", el salvamento, la presa, y el abandono (735). La mención de modos especiales de adquirir el dominio de las aeronaves ha sido objeto de fuerte crítica, en primer término, porque tal clasificación está fuertemente influida por tradicionales conceptos del derecho marítimo, que no son del todo aceptables en derecho aeronáutico (736); también se ha dicho que ésta clasificación carece de suficiente base jurídica, porque en el campo aeronáutico, más que modos especiales de adquirir el dominio, existe particularidades en el régimen de los ordinarios (737). La cesión o dejación a los acreedores, no sería otra cosa , que una dación en pago civil y la presa y el salvamento, una forma de ocupación. El abandono, similar al del derecho marítimo sería a su vez, un derecho accesorio, que va unido al crédito que lo originó (738).

La distinción entre modos originarios y derivativos, que desde siempre contempla el derecho civil, parece mucho más apropiada, a los fines propuestos.

Serían modos originarios de adquirir el dominio de las aeronaves : la presa, el comiso, la construcción, la ocupación, el abandono, la prescripción adquisitiva (739) y modos derivativos la sucesión por causa de muerte y la tradición. Como se dijo, los contratos y la expropiación son títulos habilitantes para transferir el dominio (740).

De entre los modos recién citados, son propios del derecho público, la presa y el comiso.

Como puede apreciarse, la accesión civil no es normalmente un modo de adquirir el dominio de las aeronaves, sea en la forma de accesión de frutos, edificación o plantación, aluvión o avulsión, por no estar conformes con la naturaleza de la aeronave y, alguna doctrina conviene en descartarla (741).

73.-PRESA O APRESAMIENTO .-La presa o apresamiento, es un modo de adquirir las aeronaves extranjeras, por parte del Estado y se encuentra reconocido por el derecho internacional en caso de guerra; su origen puede encontrarse en el derecho del mar y se ejerce mediante la captura (742).

El comiso suele ser regulado de diversas formas por las legislaciones nacionales ; en la Argentina y en España, es una sanción aplicable en represión del delito de contrabando (743) ; en Chile es pena accesorio, respecto de los instrumentos del delito en conformidad a las normas procesal-penal ordinarias y, en particular, respecto de ciertos delitos aeronáuticos (744). En virtud del comiso, el Estado adquiere el dominio de las especies decomisadas, pudiendo aplicarlas a su propio uso o bien proceder a su enajenación en pública subasta.

Algunas legislaciones, como la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea española, en vez de la expresión "comiso", emplean la de "incautación", como pena accesorio de delitos aeronáuticos (745).

La requisición de aeronaves por el Estado, en caso de necesidad pública o de emergencia bélica, mediante una indemnización, no es un modo independiente de adquirir el dominio ; antes bien, opera en este caso la tradición, precedida de la expropiación como título translativo de dominio.

74.-LA CONSTRUCCION.-La construcción, como modo de adquirir el dominio de las aeronaves, ha sido calificada por algunos como especificación - especie de accesión - en tanto otros solo la juzgan como tal, en el caso de que el constructor emplea materiales ajenos (746). Cabe distinguir a estos efectos, cuatro hipótesis de construcción : construcción por

cuenta propia, por iniciativa propia y con material propio, construcción por encargo de otro sin provisión de materiales, construcción por encargo de otro con material suministrado por el comitente y construcción por iniciativa propia con material ajeno y sin conocimientos del dueño de los materiales.

No parece existir ninguna duda, de que en la primera hipótesis señalada, existe una figura autónoma, que no cabe incluir como especificación (accesión) u otra figura civil ; por el contrario, en la última hipótesis, existirá especificación, que debe regirse por las normas civiles y el dominio pertenecerá al especificante o al propietario de los materiales, según se considere de mayor valor, la obra o los materiales empleados (747).

En el caso de construcción por encargo de otros sin suministro de materiales por el comitente, lo normal será que exista un contrato de ejecución de obra, catalogado normalmente como arrendamiento en la legislación civil (748) y , que se asemeja más a una compraventa de cosa futura o venta a entregar (749) ; los riesgos son de cargo del artífice, en tanto la cosa construída no ha sido aprobada por el comitente. En consecuencia en esta hipótesis, mientras no exista tal aprobación, la obra pertenece al constructor y por tanto, también en este caso existe construcción, como modo de adquirir originario y autónomo, en favor del artífice (750).

En el último caso que nos queda por analizar, el de la construcción por cuenta ajena, suministrando el comitente los materiales, podemos apreciar que los riesgos son de cuenta del comitente, desde el comienzo de la construcción y por ende, también existirá dominio en su favor desde aquel momento (751). Existe aquí también figura autónoma de construcción, como modo de adquirir el dominio por el comitente.

En las hipótesis de construcción por cuenta propia con material propio, por encargo con material propio, y por cuenta propia con material ajeno (ignorándose esta última circunstancia), el dominio normalmente pertenecerá al constructor y en consecuencia - salvo litigio - este podrá gravar con hipoteca la aeronave. En el caso de construcción por cuenta ajena, suministrando materiales el comitente, sólo

éste puede gravar el aparato en construcción.

Puede ocurrir, como señala GAY DE MONTELLA, que en el caso de construcción por encargo empleando material propio, el comitente haya adelantado algún dinero al constructor a cuenta de la obra, en circunstancias de que éste último, puede ser declarado en quiebra y, el comitente sería incorporado al grupo de acreedores quirografarios, si no adopta algunas precauciones; también el constructor podría hipotecar la aeronave, en tanto no sea aprobada la obra, puesto que es titular del dominio. La solución a esta hipótesis, sería que el comitente impusiera en el contrato respectivo, una cláusula según la cual, a medida que el constructor recibe adelantos en el precio de la obra, vende las partes ya terminadas de la aeronave (fuselaje, alas, alerones, etc.), con lo cual, el comitente adquiere el dominio evitando los riesgos de quiebra e hipoteca (752).

Para los efectos de hipotecar la aeronave en construcción, interesa determinar, desde que momento existe aeronave en etapa de construcción (753), lo cual presenta problemas similares a los del derecho marítimo en la hipoteca de buques. GAY DE MONTELLA se muestra partidario de partir de la denuncia que hace el constructor ante el registro de matrícula o mercantil en su caso, dando cuenta del inicio de la construcción que pretende hipotecar, característica de los prototipos, series y números, dimensiones de las células, envergadura, potencia de motores y tipo de actividad a que se destinará la aeronave (754). Por su parte, VIDELA sostiene que ha de considerarse en construcción la aeronave, desde que se produce la primera unión entre los materiales usados en la obra (755). Ante la ley argentina y para los efectos de la hipoteca, basta con individualizar el aparato de acuerdo con el contrato de construcción, indicando la etapa en que ésta se encuentra (756), en cambio en España, la aeronave en construcción sólo puede ser hipotecada, luego de haberse invertido en la obra, un tercio de la cantidad total presupuestada (757).

75.-LA OCUPACION.—La ocupación, que ha sido definida como el acto consistente en la aprehensión o toma de posesión de una cosa que no tiene dueño, con intención de hacerla propia (758), supondría en relación con las aeronaves, que existiera al-

gunas como "res nullius", por lo cual es extremadamente difícil que pueda operar en derecho aeronáutico. HAMILTON, menciona un ejemplo de laboratorio, para señalar que la ocupación puede ser aplicada a las aeronaves : supone una aeronave perdida, no totalmente destruída, cuyo propietario se ignore por no estar matriculada a su nombre y que no sea reclamada por éste (759). Tal como veremos más adelante, las legislaciones aeronáuticas modernas, bajo el nombre de "abandono", contemplan una reserva de dominio en favor del Estado, respecto de toda aeronave inmovilizada, o accidentada y respecto de las cuales se ignore el actual titular del dominio.

De modo que la institución de la ocupación, como modo de adquirir el dominio, solo puede interesar como dice VIDELA, cuando la realiza el Estado sobre la base del abandono, puesto que la ocupación por los particulares no tiene aplicación en esta materia. En tanto no sea hecha la declaración de abandono, la máquina continuaría siendo de propiedad de su dueño o de sus herederos (760).

76.-EL ABANDONO DE AERONAVES.-El abandono es mencionado por los autores, como modo de adquirir el dominio de las aeronaves. El origen de la institución es necesario buscarlo en la noción de " patrimonio del mar", según la cual, la expedición naval revestía una especie de sociedad tácita, que en caso de naufragio del buque, traía por consecuencia, que el cargador perdiese la mercancía, la tripulación su trabajo, el propietario su navío y el acreedor su crédito (761). En el derecho español marítimo contemporáneo, existen en cambio dos formas de abandono : el que se hace a los acreedores, que no implica sino la formación voluntaria de la masa activa destinada a la liquidación de las deudas y, el que se hace a los aseguradores, donde sí hay una verdadera transmisión de propiedad, por cuanto se trata de "una renuncia translativa del asegurado al asegurador y que faculta al primero, para exigir del segundo el importe total de la suma asegurada" (762).

El abandono a los acreedores, sólo es aceptado en Iberoamérica por la Ley de Bases española, si el propietario la hubiese dado en alquiler o disfrute a otro, liberándose por tal renuncia, de la responsabilidad subsidiaria respectiva (763) y, no ha sido contemplado en la Ley de

Navegación Aérea vigente en España. Sólo en un caso como el de la Ley de Bases Española, el abandono transfiere el dominio de las aeronaves.

El abandono de la aeronave a los aseguradores en caso de siniestro y como modo de que aquellos adquieran el dominio, opera normalmente de acuerdo con las normas comunes del derecho de los seguros; esto se encuentra regulado en el artículo 117 del código uruguayo, que lo autoriza en caso de pérdida o avería que disminuya en tres cuartas partes el valor de la aeronave.

Con todo, GAY DE MONTELLA ha tratado extensamente el abandono, tratando de introducir la noción de "patrimonio del aire", del explotador transportista aeronáutico, constituido por la aeronave, los fletes y el seguro de garantía (764). Pero, no se puede confundir el abandono mercantil marítimo, de que habla GAY DE MONTELLA, con el abandono legislados por los textos aeronáuticos y, que como anticipamos, es una forma de extinguir el dominio de los particulares, respecto de aeronaves innovilizadas o inutilizadas y sin propietario que las reclame, en favor del Estado, que consecuentemente las adquiere.

Por lo tanto, el abandono regulado por el derecho aeronáutico, puede ser estructurado como una forma de pérdida del dominio de las aeronaves, como aparece tratado en Código do Ar del Brasil (765), o bien, como una forma de que el Estado adquiera el dominio de las aeronaves, tal como lo estudian LENA PAZ y VIDELA ESCALADA (766). Nosotros preferimos tratarlo en éste título, por los estrechos vínculos que el abandono tiene respecto de la ocupación. La razón de ser de ésta institución, radica en la necesidad de crear un instrumento que permita a la autoridad aeronáutica, disponer de las aeronaves, eliminando el peligro potencial que en determinados casos representan y en la necesidad de evitar su deterioro en otros (767).

VIDELA ESCALADA, tomando como base el código argentino, que es muy amplio en cuanto a los supuestos que hacen procedente éste modo de adquirir en favor del Estado, sostiene que la "ocupación" sólo presenta interés, cuando la realiza el Estado sobre la base del abandono (768) y, más aún, ésta institución eliminaría por completo la usucapión (769).

Las leyes iberoamericanas presentan algunas diferencias en cuanto a los supuestos que dan lugar al abandono y en cuanto al procedimiento que se siguen en relación con él. Un grupo mayoritario de leyes, formado por los textos de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Perú y Venezuela, contemplan tres supuestos que dan lugar al abandono de aeronaves: manifestación escrita de voluntad del propietario u operador en el sentido de abandonar la aeronave, la permanencia del aparato aéreo por noventa días sin efectuar operaciones, sin que se halle bajo cuidado directo o indirecto del propietario u operador y, la falta de matrícula e ignorancia sobre el propietario y lugar de procedencia (770).

Las leyes de Brasil y España, consideran abandonada la aeronave o sus restos, si estuviese sin tripulación y no fuese posible determinar su legítimo origen (la ley española se refiere a "su legítima pertenencia", según los documentos de a bordo, marcas u otro medio de identificación), o bien, cuando el propietario manifieste expresamente su deseo de abandonarla (771).

La ley argentina, considera abandonada la aeronave inmovilizada o accidentada de hecho en territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales, si el dueño o explotador no se presentare dentro de los seis meses posteriores a la notificación del accidente o inmovilización (772). La ley chilena, se limita a señalar, que la aeronave sin actividades por más de seis meses en aduana u otro sitio de propiedad del Estado, será subastada (773).

En cuanto al procedimiento para hacer efectivo el abandono, las leyes de El Salvador, México, Perú y Venezuela, señalan que la autoridad aeronáutica, hace la correspondiente declaración de abandono y con intervención de autoridad competente, determinará el destino de la aeronave y demás efectos que en ella se encuentre (774). Las leyes de Honduras y Nicaragua, hacen una distinción: si el abandono opera por manifestación del propietario, la autoridad aeronáutica procede a declararlo sin más trámite, pero, en otro caso, se procede a la publicación de avisos notificando el abandono; transcurridos 8 días desde el último aviso, sin haberse reclamado la aeronave, se dará la

declaración de abandono, se pone la aeronave a disposición del Ministerio de Hacienda y se subastará la aeronave a beneficio fiscal (775). La ley española establece que, transcurrido un año de notificado el "hallazgo" por publicaciones, sin reclamación del propietario, se estimará existir presunción legal de abandono y se procederá a vender la aeronave en pública subasta, a beneficio del Estado, excluidos los gastos y el premio legal del descubridor, en su caso (776). Por éstas características de procedimiento, se puede estimar, que la ley española trata el abandono, como una especie de ocupación (invención o hallazgo civil), a diferencia del resto de los textos iberoamericanos.

Las demás leyes contemplan procedimientos diversos en cuanto al abandono: en la ley dominicana, transcurridos 8 días de ciertas publicaciones hechas para notificarlo, se hace ingresar la aeronave abandonada al patrimonio del Estado; en su caso, la ley chilena establece que, luego de subastada la aeronave inmovilizada, se entregará el producto a la autoridad o a la persona bajo cuya custodia estuviese el avión (777). La ley brasileña se limita a señalar, que dados los supuestos de abandono, se procede a la cancelación de la matrícula (778). El código argentino dispone que, el procedimiento de notificación, previo a la remoción de la aeronave, será reglamentado por el Poder Ejecutivo; con todo, si la aeronave inmovilizada, presenta riesgos para la navegación aérea, puede ser removida de inmediato por la autoridad, siendo los gastos, de cargo del propietario del aparato. La devolución de la aeronave a sus propietarios, está condicionada en la ley argentina, al pago de los gastos de remoción, traslado y conservación y, transcurrido el plazo de seis meses indicado por el artículo 74 de la ley citada, se configura el abandono en favor del Estado (779).

77.-PRESCRIPCIÓN ADQUISITIVA DE LAS AERONAVES.- La usucapión, o prescripción adquisitiva, como modo de adquirir las aeronaves ha sido cuestionada. Según LOUSTAU, requeriría de una regulación jurídica especial, puesto que, en materia de aeronaves - bienes muebles registrables - no puede aplicarse la máxima "possession vaut titre" (780); GAY DE MONTELLA ha sostenido por el contrario, que al igual que el buque, la aeronave puede ser adquirida por la posesión pacífica y no interrumpida, con buena fé y justo título, aún

más, citando a LIMOUZI, sostiene que la prescripción es posible sin título, por lo cual, no es necesario al poseedor que desee adquirir la aeronave por prescripción, tener una inscripción registral en su favor. Los plazos serían los de la prescripción de largo tiempo (781). HAMILTON también se pronuncia en favor de la posibilidad de adquirir las aeronaves por prescripción, sin que quepa distinguir, acerca de si está o no inscrita en el registro de matrícula u otro que corresponda (782).

VIDELA ESCALADA sostiene con gran acierto, que hay dos cuestiones en torno de la usucapión: la de derecho positivo (en la ley argentina no cabe la prescripción adquisitiva de bienes muebles, según el artículo 3943 del código civil respectivo) y la doctrinaria, que ha dado lugar a múltiples debates (783). Este mismo autor sostiene que, si la ocupación no es admisible en materia de aeronaves y las máquinas abandonadas deben pasar al patrimonio del Estado, no pueden darse las condiciones para su adquisición por el transcurso del tiempo y, tan pronto como se haga uso del aparato por quien carece de título para utilizarlo, la autoridad debe intervenir para que cese tal empleo, terminando el proceso temporal de adquisición (784).

En Iberoamérica, las leyes de El Salvador, Honduras, y Nicaragua, permiten expresamente la prescripción de las aeronaves, según las normas civiles (785); el Código Brasileño señala, que puede adquirirse el dominio de las aeronaves, por los modos de adquisición civil y no ha excluido la prescripción y en consecuencia, debemos entender que la acepta (786). Las demás leyes aeronáuticas han guardado silencio al respecto.

78.-SUCESION POR CAUSA DE MUERTE. TRADICION. Son modos de adquirir derivativos, la sucesión por causa de muerte y la tradición.

La sucesión por causa de muerte, es también modo de adquirir el dominio de las aeronaves, cuando en el patrimonio del causante existía uno o varios aparatos. Para que el título sucesorio (herencia o legado), produzca todos sus efectos legales, deberá inscribírsele en el registro aeronáutico respectivo (787).

La tradición como modo de adquirir el dominio, será de especial importancia en los países que mantienen la clásica distinción entre título y modo de adquirir, por cuanto será la única vía para adquirir el dominio a consecuencia de un contrato y, aún para hacer efectiva la expropiación. Tal como dijimos anteriormente, al analizar el efecto de la omisión de la inscripción registral de los contratos (788), en las leyes de Brasil y Colombia, la inscripción registral de las aeronaves desempeña el papel de tradición de las mismas (789), en tanto en los demás países, sólo desempeña el papel de solemnidad esencial, sin la cual, se anula el contrato, o bien éste último, es inoponible respecto de terceros.

Por lo tanto, aparte de los textos de Brasil y Colombia, en las demás legislaciones que continúan distinguiendo entre título y modo de adquirir, además del contrato y de la correspondiente inscripción registral, deberá procederse a la tradición de la aeronave, de acuerdo con alguna de las modalidades prescritas en la legislación civil para las cosas corporales: la entrega de las llaves del sitio donde se encuentra guardada, o por el sólo acuerdo de los contratantes si la cosa no puede trasladarse a poder del comprador en el momento de la venta o si éste la tenía ya en su poder por algún otro motivo, como ocurre en España (790); en la ley chilena, la tradición se hará, por la aprehensión material de la cosa presente permitida por el tradente, por el acto de mostrarle la aeronave el tradente al adquirente, por la entrega de las llaves del lugar donde se encuentra guardada, por el compromiso de ponerla a disposición del adquirente en el lugar convenido o , por el mero contrato, si el adquirente ya tenía en su poder la cosa por otro título, ect (791).

79.- PERDIDA DE LA PROPIEDAD DE LAS AERONAVES.- La propiedad de las aeronaves se pierde, por las mismas causas que la propiedad de los demás bienes muebles (792). LOUSTAU, siguiendo la doctrina civil española (SANCHEZ ROMAN y DE DIEGO), divide los modos de perder el dominio, en voluntarios e involuntarios; entre los primeros, cita, la enajenación y la renuncia o abandono y, entre los involuntarios, el ministerio de la ley, la resolución judicial, los actos del Estado (comiso, requisa y expropiación), la resolución del contrato y la destrucción y desaparición de la

aeronave (793).

No cabe duda, que la enajenación, seguida de la tradición, opera la pérdida del dominio de la aeronave; requieren también la tradición, todos los demás medios indicados, que sirven para transferir el dominio a otra persona por acto entre vivos. Nosotros ya hemos analizado el abandono (794) como modo de adquirirse el dominio por el Estado, y, que opera en consecuencia la pérdida del dominio con respecto del titular anterior, pudiendo constatar que en derecho aeronáutico, puede ser voluntario o forzado, por expresa disposición de la ley.

La prescripción adquisitiva, que opera la adquisición del dominio de una aeronave en favor de determinada persona, simultáneamente hace jugar la prescripción extintiva del mismo derecho, respecto del anterior propietario (en los países donde es aceptada) y lo cual fué analizado en su oportunidad (795).

Interesa comentar aquí, tres modos, que provocan la extinción del dominio y que han sido objeto de consideración por la doctrina aeronáutica: la destrucción material de la aeronave (sea por hecho fortuito, sea por hecho voluntario, como en los casos de derribo, desarme o demolición) y la presunción de pérdida de la aeronave, legalmente declarada y que LOUBTAU denomina "desaparición" (796).

Son muy escasas las legislaciones iberoamericanas que regulan la destrucción material de las aeronaves como modo de extinguir el dominio sobre las mismas y ninguna de ellas menciona las hipótesis de destrucción material indicadas anteriormente. El código Brasileño, al regular la declaratoria de desaparición de la aeronave, habla de la "destrucción" del aparato, lo cual es considerado por SAMPAIO DE LACERDA, como "pérdida de la aeronave" (797). La ley dominicana, entiende por destrucción total de la aeronave, la que comprenda más de las dos terceras partes del volumen físico de aquella, siguiendo en parte el criterio de HAMILTON, que es partidario de fijar porcentajes fijos del valor de la aeronave, para estimarla destruida (198). La ley aeronáutica del Perú, adopta un criterio diverso, según el cual, la aeronave se considera des-

truido, previa comprobación de la autoridad aeronáutica, cuando resulta imposible ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad (799).

Las leyes brasileña y venezolana, sin indicar un criterio para determinar la destrucción total, entregan a la autoridad aeronáutica, la facultad de declarar "irrecuperable" la aeronave (800). Este sistema de legislar, aunque parece menos preciso, es sin embargo más efectivo, puesto que los deterioros del aparato pueden revestir escaso volumen físico, pero resultar de tal importancia estructural y funcional, que hagan definitivamente inseguro el vehículo aéreo.

En lo que respecta al desguace, desarme y demolición voluntarios de la aeronave, puede afirmarse que implican el término de la misma, en cuanto tal aparato aéreo regulado por el derecho aeronáutico. Los materiales derivados de tales operaciones, quedan sometidos al derecho común, como bienes muebles normales (801).

80.- PRESUNCION DE PERDIDA DE LA AERONAVE.- Entrando al estudio de la presunción de pérdida de la aeronave, legalmente declarada, el primer problema que se plantea, es el de determinar si realmente constituye un modo de extinguir el dominio. LENA PAZ le menciona expresamente como tal y, LUCSTAU le trata como modo de extinguir el dominio y bajo la denominación de "desaparición" (802). Las leyes iberoamericanas se limitan a señalar que, la declaratoria de pérdida es una causal de cancelación de la matrícula (803).

Las leyes de El Salvador, Honduras, Nicaragua y Venezuela, reconocen implícitamente que la declaratoria de pérdida no extingue el dominio, porque disponen que, a partir de la misma declaración, comienzan a contarse los plazos de prescripción de las acciones respectivas (804), aunque, la matrícula ya habrá sido cancelada.

A nuestro entender, la declaratoria de pérdida de las aeronaves, no extingue por sí sola el dominio que se ejerce sobre las mismas. La declaratoria de pérdida, aún seguida de la cancelación de la matrícula, es una presunción de aquellas que admiten prueba en contrario y, o por ende la aeronave legalmente declarada perdida, deberá

revalidarse la inscripción registral correspondiente, tal como sostiene HAMILTON (805), con todas las consecuencias que de ello derivan. Sin embargo, la pérdida del dominio, es un fenómeno enteramente independiente, que se encuentra ligado a la aceptación o rechazo legislativo, de la prescripción adquisitiva o extintiva del dominio, en cada uno de los países.

Con éstas aclaraciones, podemos entrar al análisis de los supuestos y procedimientos aplicables a la presunción de pérdida de las aeronaves.

Las leyes de Argentina, Brasil, Chile, Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, Nicaragua, México, Panamá, Perú y Venezuela, acepta como supuesto de la declaratoria de pérdida, el transcurso de cierto plazo de tiempo, luego de haberse recibido las últimas noticias o informes de la aeronave (806). Los textos de la Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, México y Nicaragua, agregan otro supuesto de presunción de pérdida: la declaración del propietario (del operador en la ley mexicana). bajo promesa de decir verdad, acerca de la desaparición de la aeronave (807). La ley Venezolana, agraga otra causal de gran imprecisión: "el desaparecimiento debidamente comprobado" (808).

En cuanto al procedimiento respectivo, los textos de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua y Venezuela, permiten a la autoridad aeronáutica, proceder de inmediato a la declaración de pérdida de la aeronave y a la cancelación de la matrícula respectiva (809). La ley panameña faculta a la autoridad aeronáutica, para proceder sin declaración alguna a cancelar la matrícula, a solicitud de parte interesada o de oficio (810). Lo mismo ocurre en Chile según la doctrina de HAMILTON (811). Siempre en cuanto al procedimiento, la ley peruana exige que, previa comprobación, se declare la pérdida del aparato, lo cual faculta a la autoridad, para proceder a la cancelación de la matrícula (812), en tanto el código brasileño, prescribiendo una encuesta previa de la administración para comprobar la pérdida, dispone que se cancele de oficio la matrícula (813).

TITULO OCTAVO. CARACTERES DEL REGISTRO DE AERONAVES.

terdo público y privado confluyen estrechamente unidos, para que la doctrina y la legislación aeronáutica estén de absoluta necesidad, la creación de un régimen registral para las aeronaves, que, aún siendo bienes muebles, justifican plenamente un sistema que por tradición se ha reservado a la propiedad inmobiliaria.

Por una parte, es la naturaleza misma de la aeronave, dotada de extraordinaria movilidad y autonomía y susceptible de ser utilizada para fines diversos, que pueden ser contrarios a los intereses del Estado que le ampara otorgándole matrícula (814), una de las justificaciones más aceptadas de tal régimen registral especial. Todas las normas sobre nacionalidad y matrícula de los aparatos peligrarían en su eficacia, en caso de no existir un sistema registral (815).

Pero, a tales razones, que podríamos denominar de orden público o nacional, debemos agregar otras, que dicen relación con el tráfico jurídico de que pueden ser objeto las aeronaves. La necesidad de hacer posible el crédito aeronáutico, estructurado sobre la base de la hipoteca de aeronaves y el altísimo valor económico alcanzado por los vehículos aéreos, hacen deseable el registro (816), para proteger intereses de los particulares, otorgándoseles seguridad jurídica en torno del objeto de derecho que constituye el vehículo aéreo. De allí que se sostenga, que el registro es uno de los elementos más típicos tratándose de la regulación jurídica de los derechos sobre aeronaves, ocupando un lugar central en la regulación referida a las aeronaves (817). Siempre que el vehículo aéreo actúa como sustrato real de relaciones jurídicas, éstas incluyen en su esfera, un elemento que en la mecánica normal, interviene sólo en ocasiones excepcionales. Ese elemento es el registro (818).

El registro, así concebido, persigue fines diversos: la estructuración de un sistema de nacionalidad de los aparatos aéreos, permitir al Estado el control del cumplimiento de las múltiples normas que condicionan la vida de las aeronaves, la determinación del número y calidad de la flota aérea nacional (reserva aérea del Estado), con objetivos públicos del registro (819). Por otro parte, la

necesidad de hacer expedito y seguro el tráfico jurídico y el crédito respecto de las aeronaves, ha hecho deseable proveer medios para lograr: la protección de intereses de terceros que deseen conocer con certeza la situación jurídica de los aparatos (embargos, gravámenes, contratos y demás derechos que condicionan la vida jurídica de todo objeto de derecho) y la seguridad de los poseedores de créditos, que tengan como garantía el vehículo aéreo, como son, por ejemplo, los acreedores hipotecarios (820). A ello debemos agregar, como finalidad impuesta por el derecho moderno, la necesidad ineludible de estructurar un eficaz sistema de responsabilidad aeronáutica, que, partiendo de la base de la inscripción registral, permite determinar el sujeto sobre el cual gravita la obligación de indemnizar los daños y perjuicios derivados de la explotación de aeronaves, entendiéndose por explotación, tanto las actividades lucrativas, como las no-lucrativas realizadas mediante aparatos aéreos.

82.-CARACTERISTICAS DEL REGISTRO.— Atendiendo a las razones y fines perseguidos, el registro de aeronaves adquiere carácter: nacional, oficial, real, público, obligatorio y con fines públicos y privados.

El registro es oficial, por cuanto es el Estado el que se impone la obligación de crearlo, organizarlo y mantenerlo abierto, para los fines que le son propios. El Estado puede servirse para éstos efectos, de servicios colocados bajo la protección de los tribunales y de órganos de la Administración. No se admite en Iberoamérica, la delegación de las funciones registrales del Estado en estos privados. La "oficialidad" del registro, está reconocida en todas las legislaciones iberoamericanas (821), con la sólo excepción de la ley uruguaya, que no nos orienta sobre éste punto.

El sistema del registro oficial, está organizado sobre el principio de que en el registro se acoge, todas las vicisitudes de las aeronaves nacionales. No existe registros internacionales de aeronaves. Es más, el registro confiere la nacionalidad de las aeronaves. El carácter nacional del registro, está reconocido prácticamente, en toda Iberoamérica (822).

Optando entre un sistema registral objetivo o

real y uno subjetivo o personal, la legislación iberoamericana, se manifiesta unánimemente favorable respecto del primero de ellos (823). Una vez más, la movilidad del vehículo aéreo, que preside la institución registral, sirve para señalar la pauta al derecho. Con ello, se logra que las inscripciones reflejen realmente, la situación jurídica de la cosa (824), permitiendo individualizar también al propietario o al explotador de la aeronave, por la vía de reputar explotador al propietario inscrito, salvo, que haya registrado un contrato por el cual pierde el carácter de explotador.

La doctrina es unánime en cuanto a la necesidad de atribuir carácter público al registro, tomando también en cuenta los fines de interés privado que persigue (825). La publicidad registral es la base fundamental para la protección y seguridad jurídica de los terceros interesados en celebrar contratos que giren en torno de la aeronave. En Iberoamérica, el principio de publicidad registral está reconocido expresamente, en Argentina, Brasil, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, España, Paraguay, Perú, Uruguay y en el Proyecto Latinoamericano (826) y se deduce de la interpretación, en los textos de El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela (827).

También se requiere que la inscripción del vehículo aéreo en el registro, tenga un carácter obligatorio. La obligatoriedad del registro, apoyada por nuestra doctrina (828), puede ser reconocida directamente, en virtud el mandato literal de la ley, o bien, ser impuesta por vía consecutiva, al hacerse obligatoria la matrícula, para que la aeronave pueda circular por el espacio aéreo. De una u otra forma, el principio de obligatoriedad es aceptado por todas las legislaciones iberoamericanas (829), con excepción del texto de Colombia. Al revestir el registro un carácter obligatorio, no quedan aeronaves fuera del mismo, con lo cual, el Estado puede determinar, los aparatos especialmente sometidos a su jurisdicción y control.

Como antes se indicó, el registro es organizado en parte, para atender fines públicos, que se vinculan con la necesaria función de policía que el Estado ejerce en casi toda la actividad aeronáutica y con la atribución de no-

cionalidad a los aparatos inscritos en su registro; +esto constituye la base histórica, de lo que en un comienzo se denominó: "registro de matrícula de aeronaves". Los textos iberoamericanos, consagran naturalmente tales propósitos registrales, que sirven de vínculo entre la aeronave y el Estado que las ampara(830).

Sin embargo, la necesidad de hacer posible el crédito aeronáutico, sobre la base de la hipoteca, ha hecho indispensable, conferir al registro una dimensión privada, una organización que permita la garantía hipotecaria, cumpliéndose de paso la función de proteger a los terceros. Si es en los efectos donde podemos encontrar la "ratio juris" de la dimensión privada del registro aeronáutico, vemos meridianamente claro, que de no existir un registro donde pueda inscribirse derecho reales sobre aeronaves, desaparece la posibilidad de hipotecar aparatos aéreos; así ocurrió con la ley federal Suiza de 1928, que sólo aceptó la finalidad pública del registro (831). En Iberoamerica. se ha reconocido al registro una finalidad de orden privado (832), salvo en Cuba, cuyo Reglamento no hace referencia a ella.

83.-ORGANIZACION REGISTRAL.- En cuanto al sistema de organizar el registro, la doctrina ha discurrido latamente, en torno de aceptar la unidad o la dualidad del registro, habida cuenta de la doble función (pública y privada) que debe cumplir.

Se ha dicho en España, que la organización unitaria del registro, puede significar un ideal legislativo, aunque parece evidente que tal sistema puede provocar graves dificultades técnicas, al someter a una misma autoridad el cumplimiento de fines y normas de índole tan diversa como son las públicas (administrativas y políticas) y las privadas (civiles y mercantiles)(833).

Por el contrario, VIDELA ha sostenido poco acertada la distribución de funciones entre entes distintos, en tanto la unidad registral permitiría, En cambio,

reunir la información en un solo ente, con el consiguiente robustecimiento de la seguridad jurídica (834).

A nuestro parecer, el sistema unitario puede presentar problemas derivados de la inexpereiencia de funcionarios administrativos, en la organización de un registro eminentemente jurídico; el sistema dual también podría provocar dificultades derivadas de la descoordinación entre ambos registros, puesto que, incluso podrían depender de diversos órganos o poderes del Estado. El problema real es buscar una fórmula para hacer eficaz cada sistema.

En Iberoamérica han organizado unitariamente su registro aeronáutico, Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, Guatemala, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela (835); el registro depende de la autoridad aeronáutica. La ley mexicana parece darnos a entender una organización única del registro, aunque no nos es posible afirmarlo del todo, con el solo texto de la Ley de Vías y Comunicaciones (836).

La ley salvadoreña, nos dice que existirá un registro dividido en dos secciones "de aeronaves" y "administrativo", colocadas ambas bajo la tuición de la autoridad aeronáutica; la ley dominicana habla de dos registros, también sujetos a dicha autoridad (837).

En cambio, en España, Honduras y Panamá, la dualidad del registro está firmemente reconocida; solo el registro con fines públicos, llamado administrativo o de matrícula depende de la autoridad aeronáutica. Los fines privados del registro se cumplen en España en una sección del Registro Mercantil; en Honduras, en el Registro Privado de Comercio y en Panamá, en la "sección aeronáutica" del Registro Público (838).

La ley nicaraguense establece un sistema dual de registros aunque señala que ambos podrán estar en una sola dependencia según determine el reglamento, de modo tal, que ambos podrían ser mantenidos por la administración o uno de ellos, entregado a los registradores de la propiedad en virtud de simples normas reglamentarias (839).

- 84.-OBJETOS SUJETOS A REGISTRO.-Es incuestionable que las aeronaves deben ser objeto de inscripción registral y así lo establecen las leyes aeronáuticas iberoamericanas y el proyecto de código latinoamericano (840).

En principio, debe someterse a inscripción registral toda aeronave, con excepción de los aparatos militares. La exclusión de estos últimos viene aceptada literalmente en los textos de Costa Rica, Rep. Dominicana, Honduras, Panamá y Paraguay (841) e indirectamente en los códigos argentino y brasileño y en la Ley Española de Navegación Aérea (842) entre otras.

Algunas legislaciones permiten la inscripción registral de la aeronave en construcción, que si bien es objeto de derecho, no puede decirse que sea aeronave propiamente tal, puesto que no cumple con el requisito de aptitud para la navegación aérea. ¿Cuál es el motivo de esta inscripción? No puede ser otro que otorgar seguridad jurídica para celebrar contratos respecto del vehículo aéreo en construcción y, en particular, para ser posible la hipoteca de tales objetos; también resulta útil, para que el Estado pueda ejercer un adecuado control sobre el proceso técnico de construcción. La ley argentina, es muy explícita al respecto, porque el legislador aclara que la inscripción de la aeronave en construcción, no implica matriculación (843). La inscripción registral del aparato en construcción, podrá hacerse para servir fines de interés privado, exclusivamente.

Aceptan expresamente la inscripción de aeronaves en construcción, las leyes de Argentina, Cuba y España y, por vía interpretativa, puede considerarse posible en Brasil y Guatemala (844).

Como se indicó anteriormente, al estudiar la construcción como modo de adquirir (845), en la República Argentina, para los efectos de la inscripción registral,

bastará con presentar el contrato de construcción respectivo, en el cual se individualice el aparato, se indique la etapa en que la obra se encuentra y se exprese : el monto del crédito garantizado, intereses, plazo del contrato y lugar de pago convenidos (846). Esta inscripción tiene carácter provisorio (847).

En España, la legislación ha sido más estricta en cuanto a la etapa en que debe encontrarse la obra, para hacer posible su registro : se requiere haberse invertido un tercio de la cantidad total presupuestada. La ley da a entender que la inscripción registral de la aeronave en construcción es de carácter provisional, puesto que dispone su conversión en inscripción definitiva, al término de la obra (848). La reglamentación señala, que para estos efectos se llevará dos libros especiales en el registro mercantil : "de aeronaves" y de "aeronaves en construcción" (849).

También es aceptada la inscripción de los motores de aeronaves, en las leyes de Argentina, Rep. Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Venezuela y en el Proyecto Latinoamericano (850).

La inscripción de los motores en la Rep. Dominicana, Honduras, México y Venezuela, tiene por finalidad la constitución de derechos reales sobre tales equipos (la ley mexicana agrega también la "posesión"), en tanto las leyes argentina y guatemalteca, afirman que los motores se inscribirán con el solo efecto de constituir hipoteca sobre los mismos (851). El legislador argentino ha aclarado que la inscripción solo puede referirse a los motores que integran el grupo motopropulsor de la aeronave (852).

Como normas curiosas, podemos citar la de El Salvador, que permite la inscripción de los motores, solo con el objeto de constituir prenda sobre ellos y la de Nicaragua, según la cual la inscripción tiene por objeto la constitución de prenda industrial sobre motores de aeronaves (853).

Algunos textos han concebido el registro, con propósitos extremadamente amplios. Así las leyes de El Salvador y Guatemala y el Proyecto Latinoamericano, permiten

la inscripción registral de hélices y repuestos (854), en México y Venezuela se acoge en el registro los aeródromos civiles y las radioayudas a la aeronavegación (855), en El Salvador, los aparatos de radio y equipos aeronáuticos (856); según las leyes de El Salvador, Nicaragua y Venezuela, debe inscribirse los "otros equipos aeronáuticos" (857).

85.-TITULOS SUJETOS A INSCRIPCION4-La eficacia del sistema registral, en cuanto dice relación con los fines privados que se persiguen con el registro, exige la inscripción e incorporación de todos aquellos actos y contratos con trascendencia real relativos a las aeronaves (858).

A nuestro entender, debe inscribirse en el registro : los títulos que reflejen un modo originario de adquirir el dominio de las aeronaves (contratos de construcción -venta, sentencias declarativas de la prescripción, declaratoria de presa, sentencia de comiso, etc), los títulos que sean aptos para transferir el dominio (contratos de venta, permuta, donación, dación en pago, etc, título de expropiación, inscripciones de herencias o legados), los títulos por los cuales se constituye derechos reales sobre aeronaves (usufructo, hipoteca y prenda en las leyes que la aceptan), sobre sus partes (motores) o pertenencias y demás equipos, las resoluciones administrativas declarando la destrucción, pérdida y abandono, los embargos y demás resoluciones judiciales decretadas respecto de las aeronaves, los títulos que impliquen derechos de explotador de aeronaves, los documentos que acrediten los requisitos de nacionalidad o domicilio exigidos a las personas jurídicas propietarias de aeronaves y, aquellos donde consten los créditos privilegiados aeronáuticos (859).

La inscripción de los títulos por los cuales se adquiere originariamente el dominio sobre las aeronaves, puede considerarse aceptada por las legislaciones iberoamericanas (860), con la excepción de los textos de Bolivia, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Portugal y Uruguay. En cambio, las leyes han tenido muy presente la necesidad de registrar los títulos o modos derivativos (translaticios) de dominio, que son exigidos en toda Iberoamérica, salvo en el Reglamento del Servicio Aéreo de Bolivia (861).

El título de constitución de todo derecho real sobre aeronaves (usufructo, hipoteca y prenda, donde ésta última es acogida), debe ser inscrito en el registro, de acuerdo con los textos de Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y del Proyecto Latinoamericano (862). La ley española, siguiendo un criterio muy acertado, limita los derechos reales sujetos a registro, al usufructo y la hipoteca (863). Los títulos constitutivos de hipoteca en cuanto derecho real, son los únicos admitidos al registro, en Argentina, Brasil, Guatemala y Portugal (864). Debemos hacer presente, que la ley costarricense solo permite el registro de la prenda, que es el único derecho real que acepta respecto de las aeronaves (865).

En cuanto a las resoluciones administrativas declaratorias de la destrucción, pérdida o abandono de las aeronaves, puede afirmarse que su registro resulta necesario, según la interpretación de los textos aeronáuticos de Argentina, Brasil, Costa Rica, Cuba, Rep. Dominicana, El Salvador, España, Nicaragua, Paraguay, Perú, Uruguay y del Proyecto Latinoamericano (866). En las leyes de Colombia y México, solo se exige la inscripción de las declaratorias de la pérdida de las aeronaves y, en Panamá, la resolución que declara la destrucción o la pérdida de los aparatos aéreos (865).

Pasando a la exigencia de inscribir los embargos y demás resoluciones judiciales que graviten sobre la aeronave, podemos constatar, que ello sólo es requerido en las leyes de Argentina, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, España, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y en el Proyecto Latinoamericano (868).

El registro de un contrato de arrendamiento de aeronaves, en virtud del cual una persona adquiere el carácter de explotador de aeronaves, resulta necesario, según las leyes iberoamericanas, con la excepción de los textos de Bolivia, Ecuador, España, y Portugal; en Honduras sucede algo similar, respecto del contrato de fletamento (869).

La inscripción de los documentos acreditativos del domicilio de los directivos de las sociedades propieta-

rias de aeronaves, es exigida por el código argentino y en Paraguay, respecto de los documentos que acrediten la nacionalidad y el domicilio (870).

Finalmente, en Argentina y Uruguay, la inscripción de los privilegios aeronáuticos es facultativa (871), pero, como es obvio, el registro es el medio más idóneo para que adquieran preferencia, respecto de otros créditos y respecto de la hipoteca.

86.-INSCRIPCION DEL DOMINIO IMPERFECTO.- La ley aeronáutica de Perú de 1965 y el código aeronáutico argentino, han introducido la posibilidad de inscribir en los respectivos registros, los títulos que VIDELA llama de "dominio imperfecto" o revocable (872), y que son consecuencia, de la suscripción de contratos de alquiler-venta, usuales en los países anglosajones proveedores de aeronaves. Para permitir la inscripción registral de tales contratos, en los cuales el vendedor de reserva el dominio de los aparatos aéreos hasta el total pago del precio y que de otra forma, no podrían inscribirse sino en el país de fabricación, se ha permitido en los países indicados, la inscripción provisoria de los aparatos así adquiridos.

La inscripción provisional, que otorga matrícula a las aeronaves, pasa a ser definitiva al ser cancelados los gravámenes o luego que el adquirente logra perfeccionar definitivamente la transferencia, previa solicitud de matrícula definitiva (873).

La ley argentina, ha extendido la posibilidad de inscribir provisoriamente, aeronaves adquiridas en el propio país, por contrato de compra-venta, con pacto de reserva de dominio para lo cual, asimila tales contratos a los celebrados bajo condición resolutoria (874).

Los requisitos para inscribir en el registro argentino, las aeronaves adquiridas en el exterior bajo la forma que antes se indicó, son: que la aeronave tenga más de seis toneladas de peso máximo autorizado, en caso de tener menos tonelaje, que sea dedicada a servicios regulares de transporte aéreo; se requiere además, que el contrato respectivo, se ajuste a las normas del país de procedencia de la aeronave, que se lo inscriba en el registro y que

se cumpla con los requisitos exigidos por la ley nacional, para ser propietario de aeronave argentina (875). El sistema argentino, es complementado con la prohibición de hipotecar las aeronaves sujetas a éste régimen (876).

La inscripción provisoria de aeronaves adquiridas, bajo alquiler-venta o dominio sujeto a condición resolutoria, es una herramienta de la técnica jurídica, que revela la flexibilidad de dos textos surgidos en ámbitos de larga tradición civil, para adaptarse a las modalidades del "common law", dando así satisfacción a verdaderas necesidades colectivas, sin aceptar la ruptura del regimen registral. Nos parece ésta, una modalidad digna de ser acogida en el resto de los países de Iberoamérica.

87.-INSCRIPCION DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.- No podemos finalizar el presente título, sin hacer breve referencia al certificado de aeronavegabilidad, que las legislaciones de Argentina, México y Paraguay exigen incorporar al registro único y que, los textos de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras y Nicaragua, disponen inscribir en el registro aeronáutico administrativo (877).

SAMPAIO DE LACERDA y LE GOFF serían partidarios de incorporar al registro el certificado de aeronavegabilidad, en tanto FRAGALI y VIDELA, estiman lo contrario (878), sosteniendo éste último, que no cabe aceptar la exigencia del certificado de aeronavegabilidad como requisito previa a la matriculación, puesto que éste documento debe ser renovado de reiteradas oportunidades durante la vida de la aeronave, por lo cual, no puede depender de él, la matrícula (879). Esta opinión, nos parece la más acertada, porque la vigencia del certificado de aeronavegabilidad está sujeta a múltiples circunstancias. Un registro técnico de la administración, susceptible de ser consultado por los particulares, resuelve cualquier problema que pueda surgir sobre la vigencia del certificado, que por lo demás, no refleja en todo momento la aptitud material de la aeronave para el vuelo, sino que aquella existiría al tiempo de extenderlo y renovarlo. Una aeronave puede poseer certificado de aeronavegabilidad y estar sometida a serias reparaciones rutinarias, de las cuales no dá cuenta dicho certificado y, de allí la necesidad de inspecciones periódicas

TITULO DECIMO. REQUISITOS EXIGIDOS RESPECTO DE LA
PRIMERA INSCRIPCION REGISTRAL.

88.-REQUISITOS DE LA PRIMERA INSCRIPCION REGISTRAL.- Al analizar lo problemas relativos a la nacionalidad y matrícula de las aeronaves, tuvimos oportunidad de estudiar los diversos sistemas doctrinarios y legislativos para determinar la primera de ellas (881). Como se dijo, el sistema aceptado en la actualidad, es el denominado mixto o ecléctico, según el cual, las aeronaves poseen la nacionalidad del país en cuyo registro se encuentran matriculadas y limitándose el otorgamiento de matrícula, respecto de los nacionales del país respectivo, criterio que siguen integralmente las leyes de Brasil Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador. España, Guatemala, Honduras, México y Portugal y, sólo en parte, los textos de Nicaragua, Panamá y Venezuela; el sistema indicado tiene una variante, acogida en las leyes de Argentina, Cuba, Rep. Dominicana, Paraguay, Perú y Uruguay (882), según la cual, la nacionalidad de los aparatos la determina también el país de matrícula de la aeronave, pero, éste último sólo exige a tales efectos, el simple domicilio de los titulares en el país respectivo. Dado que antes hemos estudiado en detalle, los requisitos de nacionalidad y domicilio, en relación con la matrícula y la nacionalidad de las aeronaves, nos remitimos a lo antes expresado (885); ahora procederemos a considerar las exigencias que deben cumplir las personas jurídicas, también llamadas "morales", para poder practicar la primera inscripción registral de una aeronave. Parece innecesario insistir en la importancia que reviste la primera inscripción del título de una aeronave, teniendo en cuenta que ella será el sustento de todas las vicisitudes que experimente el vehículo aéreo en su vida posterior, en un Estado determinado.

En Iberoamerica, las leyes aeronáuticas han estimado conveniente, exigir determinados requisitos a las personas jurídicas, para los efectos de autorizarles la propiedad o la matrícula de las aeronaves en los registros respectivos.

Un primer grupo de legislaciones, el más numeroso,

en cuanto a la identidad de exigencias, reserva a las personas jurídicas nacionales, la posibilidad de inscribir aeronaves dedicadas a servicios de transporte público y trabajos aéreos, permitiendo a nacionales y extranjeros domiciliados, la posibilidad de inscribir aeronaves de servicio privado; entre éstas leyes, puede citarse las de El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela (884). En éstas normas quedan comprendidas las sociedades colectivas y anónimas, las corporaciones, las fundaciones y aún la copropiedad de aeronaves. La ley peruana legisla de un modo similar, aunque excluye de los requisitos a las asociaciones y fundaciones y agrega algunos requisitos adicionales: en las sociedades extranjeras, los dos tercios de sus socios, que tengan la mayoría del capital, deben estar domiciliados en el Perú; si se trata de sociedades anónimas peruanas, los dos tercios del capital deben pertenecer a peruanos de nacimiento y los dos tercios del directorio deben integrarse por peruanos; en el caso de la comunidad sobre aeronaves, los dos tercios de los propietarios cuyos derechos excedan de los dos tercios del valor de la aeronave, deben estar domiciliados (885).

En Brasil, sólo pueden inscribir aeronaves de "servicio aéreo", las personas jurídicas brasileñas en las cuales, los cuatro quintos del capital deben pertenecer nominativamente a brasileños (886). En la ley colombiana sólo pueden inscribir aeronaves de transporte público o trabajos aéreos, entidades domiciliadas en Colombia, cuyo capital pertenezca nominativamente en un cincuenta y uno por ciento a personas jurídicas colombianas, cuyo capital pertenezca mayoritariamente a colombianos (887).

En Chile se regula el caso de las sociedades, exigiéndose que éstas estén constituidas en el país y se pruebe que las dos terceras partes del capital social, pertenece permanentemente a ciudadanos chilenos y que el presidente y dos terceras partes del consejo directivo sean chilenos (888); no se ha regulado el caso de las asociaciones, fundaciones y de la comunidad sobre aeronaves.

La ley española, reserva a las personas jurídicas o individuales que disfruten de la nacionalidad española, la posibilidad de matricular aeronaves (889); de es

te modo, los requisitos respectivos serán materia de las leyes especiales que regulen la concesión de la personalidad jurídica y constitución de sociedades. La ley portuguesa sólo exige una constancia de la constitución de la sociedad y no menciona a las asociaciones, fundaciones y comunidades (890). La ley costarricense exige la constitución de la personalidad jurídica en Costa Rica para inscribir aeronaves, exigiendo además, que el presidente y gerente de la misma sean nacionales (891); la ley cubana exige simplemente la "radicación" de la persona jurídica en el país (892).

Se orientan en torno del requisito del domicilio en el país, la leyes de Argentina, Rep. Dominicana, Paraguay y Uruguay. La ley argentina requiere que las sociedades o asociaciones estén constituidas conforme a la ley del país y tengan su domicilio real en el mismo, para que puedan inscribir aeronaves (893); en el caso de copropiedad de aeronaves, la mayoría de los miembros con más de la mitad de los derechos en el valor de la aeronave, deben tener su domicilio en la Argentina. En la ley dominicana, las personas jurídicas extranjeras domiciliadas pueden, previa autorización de la autoridad aeronáutica, inscribir aeronaves con iguales condiciones que los nacionales (894).

En el Paraguay, podemos distinguir las hipótesis de sociedad colectiva, anónima y de comunidad en aeronaves. En la primera de ellas, se exige que más de la mitad de los socios solidarios tengan la mayoría del capital y estén domiciliados; si se trata de sociedades de capital, el presidente, gerente y dos tercios de los directores y administradores, deben ser paraguayos; en ambos casos, las sociedades deben tener su sede social en el país. Si se trata de comunidad en aeronaves, la mayoría de los poseedores de más de la mitad del valor de la aeronave, deben tener domicilio en Paraguay (895). No se regulan las asociaciones y fundaciones.

En el Uruguay, las personas jurídicas domiciliadas, pueden adquirir aeronaves; se les exige: que la mayoría de los integrantes represente más de la mitad del valor de la aeronave (requisito inútil) y que la mitad más uno de los administradores, tenga domicilio en el territo

rio nacional (896).

Como puede apreciarse, la diversidad de criterios para admitir la inscripción de las aeronaves de personas jurídicas o de comunidades, es muy considerable y un exhaustivo análisis comparativo de los mismos, sería la base de un interesante estudio sobre política de aeronáutica comercial en Iberoamérica, lo cual escapa por cierto de los límites de esta tesis.

TITULO DECIMO PRIMERO. EFECTOS DE LA INSCRIPCION REGISTRAL

89.-EFECTOS PUBLICOS.- Entre los efectos públicos de la inscripción registral de la aeronave, el más importante es, sin lugar a dudas, la atribución de la nacionalidad del país respectivo al vehículo aéreo (897). Es más, la inscripción de la aeronave es la única forma de que el aparato aéreo adquiera originaria o derivativamente la nacionalidad del Estado respectivo (898), con todas las consecuencias que de ello se siguen (899). La atribución de nacionalidad, por la inscripción a título de matriculación en un registro especial aeronáutico, está reconocida por las leyes iberoamericanas y en el proyecto latinoamericano de código aeronáutico (900).

Otro efecto fundamental y que deriva de la primera inscripción registral, es la individualización e identificación de las aeronaves, que se traduce externamente en la obligación de que éstas exhiban marcas (901) en lugares visibles, y que tal como se dijo anteriormente, es una necesidad ineludible, de acuerdo con todas las leyes iberoamericanas, con la sola excepción de la Ley General de Aviación Civil de Costa Rica, que no menciona este tópico (902).

Como es obvio, la inscripción de la aeronave da lugar al otorgamiento del respectivo certificado de matrícula, que ha de ser conservado permanentemente a bordo de la aeronave (903), para permitir a la autoridad aeronáutica, el ejercicio de uno de los aspectos más fundamentales de la especial facultad de control, que el Estado tiene respecto de los vehículos aéreos (904) por medio de la

inspección de los aparatos (905).

Siendo la inscripción de matrícula, determinante de la nacionalidad, influye sustancialmente según VIDE LA, para sujetar a las aeronaves nacionales, en todos los aspectos, a la ley local, en tanto tratándose de aeronaves extranjeras, caben declinatorias de jurisdicción (906). Así sucede, por ejemplo, en el caso de las aeronaves de Estado y sobre todo, respecto de las militares, amparadas por inmunidades de jurisdicción en las leyes de: Argentina, Brasil, Costa Rica, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, España, Paraguay, Uruguay, Venezuela y también en el Proyecto de Código Latinoamericano (907).

Finalmente, la inscripción-matriculación de la aeronave, permite, como reconoce la doctrina, que el Estado conozca el número y calidad de su flota aérea civil, reserva aérea potencial y en la cual puede ejercer los derechos de requisa e incautación (908).

La inscripción de la aeronave en el registro, seguida del otorgamiento del respectivo certificado de matrícula, la habilita jurídicamente para circular por el espacio aéreo respectivo, y así lo consideran todos los textos iberoamericanos, con las solas excepciones de las leyes de Colombia y Venezuela, que no hacen referencia al asunto (909). Este efecto, es de gran importancia, puesto que permite utilizar la aeronave para el fin primordial al cual está destinada. Al mismo tiempo, es base ineludible para que una aeronave pueda ingresar en espacio aéreo de otro Estado, conforme a los tratados vigentes.

90.-EFFECTOS PRIVADOS.- En el ámbito privado, la inscripción registral tiene también importantísimas consecuencias. La primera de ellas, es la sustracción de la aeronave del régimen que ordinariamente es propio de los bienes muebles (910); en lo sucesivo pasará a estar sujeta a una regulación especial que, además de contemplar los efectos públicos antes indicados, hace posible su hipoteca y que perdurará en tanto la inscripción aludida siga vigente. Desde el momento de la misma inscripción-matriculación, la aeronave pasa a ser regulada por las normas del derecho aeronáutico, constituyendo de este modo, uno de los pilares

de la aplicación de esta rama especial del derecho. Además, la primera inscripción, afecta permanentemente al vehículo aéreo al régimen de publicidad registral (911), cuyas características antes analizamos (912).

La inscripción registral reputa explotador de la aeronave, al titular del dominio sobre ésta, a todos los efectos legales, salvo que por un contrato se hubiere desprendido de este carácter (913) y, así lo señalan las leyes de: Argentina, Brasil, Chile, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay y el Proyecto Latinoamericano (914).

¿Qué ocurre si no se procede a la inscripción de los títulos que la ley exige registrar?. Al tratar de la adquisición y pérdida del dominio, tuvimos oportunidad de señalar las consecuencias que derivan de la falta de inscripción registral en Iberoamérica (915) y, por ello, no volveremos a insistir sobre la materia.

Otro efecto registral apuntado por la doctrina es la presunción de veracidad, de que gozan las anotaciones, inscripciones y certificaciones registrales, como un complemento necesario de la publicidad registral, puesto que sólo de ese modo los terceros podrán encontrar seguridad jurídica para contratar en torno a las aeronaves; esto es lo que GAY DE MONTELLA denomina la "sustantividad de la inscripción" (916). También puede aceptarse que de la inscripción surgen prevalencias respecto de ciertos derechos inscriptos (917) y, así, una hipoteca inscripta con anterioridad, preferirá necesariamente a otra posterior. La inscripción de los privilegios aeronáuticos, será la más eficaz garantía de la conservación de su calidad de tales.

TITULO DECIMOSEGUNDO. CANCELACION DE LA INSCRIPCION REGISTRAL.

91.-CAUSALES DE CANCELACION DE LA INSCRIPCION REGISTRAL.-Las causales de cancelación en el registro, pueden significar una cancelación de la matriculación misma o, simplemente la cancelación de una inscripción registral anterior, que es sustituida por otra, que se funda precisamente en aquella. Como es obvio; la causal que implica cancelación de

la matrícula, lleva implícito el término de la vida jurídica de una aeronave dentro del Estado respectivo y por ende, la pérdida de la nacionalidad del aparato aéreo (918). Por el contrario, una causal que constituya simple cancelación de una inscripción registral anterior, no significa la baja del vehículo aéreo en el registro, ni la pérdida de la nacionalidad de la aeronave (919).

Entre las causales que implican cancelación de la matrícula, podemos citar, la matriculación en país extranjero, la pérdida de los requisitos subjetivos exigidos por la ley, para ser titular de aeronaves nacionales o para proceder a matricular aeronaves (según el sistema que la ley adopte) (920), y la destrucción, desmantelamiento, desguace, accidente o demolición, el abandono, en ciertos casos, podría significar la cancelación de la matrícula.

El principio de unicidad de la matrícula, exige como supuesto básico, la cancelación registral en caso de matriculación de la aeronave en país extranjero y, así lo establecen expresamente, las leyes de Argentina, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y el Proyecto de Código Latinoamericano (921) y se desprende de la interpretación de los textos de Brasil, Guatemala y México (922). La Ley Española en esta materia no ha sido feliz, puesto que, en vez de determinar la cancelación de la matrícula en caso de inscripción de la aeronave en otro Estado, ha señalado que tal inscripción, no puede realizarse válidamente, sin autorización del Ministerio del Aire (923), lo cual puede dar lugar a conflictos legales entre diversos sistemas (924). Las leyes de Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela, no han regulado la hipótesis que se comenta, lo cual constituye una seria falla en la técnica legislativa.

Algunas legislaciones Iberoamericanas, para evitar el peligro de la doble matriculación de las aeronaves, han ido aún más lejos, y con evidente acierto, han exigido como requisito previo a la inscripción-matriculación, la constancia de haberse cancelado previamente la inscripción registral de la aeronave en país extranjero. Así lo señalan las leyes de Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Portugal y Uruguay (925). Los códigos argentino y bra-

sileño y las leyes cubana y peruana, son todavía más drásticos, en tanto disponen que la inscripción-matriculación en sus registros, acarrea la cancelación inmediata de la matrícula anterior(926).

Otras causales que implican cancelación de la matrícula, son aquellas que derivan de la pérdida de los requisitos exigidos a las personas, físicas o jurídicas, para ser propietarias de aeronaves nacionales, o para que puedan matricular aeronaves en los registros aeronáuticos (927), como se expresa en los textos de Argentina (donde opera de oficio), Chile, El Salvador, España, Nicaragua, Panamá, Perú, Portugal y Uruguay (928). Debemos dejar constancia de que la norma uruguaya, se refiere a la pérdida de la "nacionalidad", aunque debe entenderse que tal efecto ocurre necesariamente a consecuencia de la cancelación de la inscripción-matriculación.

La doctrina ha señalado como especies de cancelación por la pérdida de requisitos subjetivos: la pérdida o cambio de nacionalidad o domicilio (según el criterio legislativo seguido para otorgar matriculación), la enajenación de la aeronave a persona que no reúna los requisitos exigidos por la ley, la transmisión del derecho de propiedad por causa de muerte a persona que no cumpla con las exigencias legales, y el matrimonio de la mujer propietaria de aeronave, con extranjero, si a consecuencias del matrimonio, debe cambiar de nacionalidad (929).

Se produce inevitablemente la cancelación de la inscripción-matriculación, a consecuencia de la destrucción de la aeronave, en la proporción que señala la ley o determinen las autoridades (930). En este caso, habrá terminado definitivamente y abosolutamente la vida jurídica de la aeronave, y parece de toda lógica, que un deterioro a consecuencia de accidente, la demolición, desguace o despiece de la aeronave, signifique la pérdida de la matrícula y de la nacionalidad del vehículo aéreo; así lo establecen la doctrina (931) y las leyes de Argentina, Bolivia Brasil, Colombia, Rep. Dominicana, El Salvador. España, Honduras, Nicaragua, México, Panamá, Perú, Portugal, y Venezuela y además, el Proyecto latinoamericano (932). El desarme total y la reconstrucción de la aeronave, aún cuando sea hecha con los mismos materiales , hace perder su identidad a la

aeronave, en las leyes de Chile y rep. Dominicana (933), y por ello, estos hechos provocan también, la cancelación de la matrícula.

El abandono aeronáutico, es causal de la cancelación de una inscripción registral, de acuerdo, con los textos de Argentina, Brasil, Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Perú y Venezuela (934). Sin embargo, esta cancelación de inscripción registral, no producirá la cancelación de la matrícula de la aeronave, sino en aquellas leyes que establezcan el abandono en favor del Estado (a condición de que la aeronave quede excluida del sistema de matrícula, como sucedería si el aparato pasa a ser aeronave militar); lo normal será que el abandono conduzca a una subasta, cuyo producido ingresa al peculio del Estado (935) y no se produce la pérdida de la matrícula (936).

La inscripción de una aeronave en el registro, se cancela a consecuencia de la declaratoria de pérdida y así lo señalan las leyes iberoamericanas, a excepción de los textos de Bolivia, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, Guatemala, Portugal y Uruguay (937). Sin embargo, debe tenerse presente cuanto se ha dicho a propósito de la declaratoria de pérdida de aeronaves, entendida como una presunción de aquellas que admiten prueba en contrario (938), y , aparecida la aeronave que se reputó perdida, debe revalidarse su matriculación.

Otra causal de cancelación registral, es el traspaso del dominio de la aeronave a persona que reúna los requisitos legales; éste es un caso de cancelación que no acarrea la pérdida de la matrícula ni de la nacionalidad de la aeronave. El vehículo aéreo no pierde en este caso su identidad, ni su matrícula anterior, sólo que la inscripción posterior, deja sin efecto necesariamente la primitiva (939), que le sirve de antecedente próximo para mantener actualizado el registro público aeronáutico.

TITULO DECIMO TERCERO. CREDITO E HIPOTECA AERONAUTICOS.

92.- GENERALIDADES.- Aunque no nos hemos propuesto extender ésta tesis al estudio de las relaciones jurídicas y contratos que se generan con la actividad aeronáutica, no podemos

déjar de hacer una breve referencia al régimen hipotecario de las aeronaves, en tanto sirve para completar la imagen que tenemos sobre la naturaleza jurídica del vehículo aéreo. Por ello, el análisis que haremos en seguida, no debe entenderse con propósitos exhaustivos, sino a modo de apéndice de las anteriores consideraciones sobre el vehículo aéreo.

La génesis y la importancia de la hipoteca aeronáutica, radica según la doctrina, en una imperiosa necesidad de crédito, que permita el desarrollo progresivo de la actividad aeronáutica. El Alto costo de los aparatos aéreos, la incesante aparición de nuevos tipos de aeronaves, la necesidad del explotador de operar los más modernos aviones (aún sin haber amortizado del todo, los aparatos con que se desenvolvía anteriormente), son hechos ciertos, que reclaman la existencia de un eficaz régimen crediticio, en pro de la actividad aeronáutica (940).

Ahora bien, tales necesidades financieras, sólo pueden ser satisfechas como sostienen LUNDY y LEONIS, mediante el ofrecimiento de garantías adecuadas al acreedor y , éstas no pueden ser otras que garantías reales, que aseguren el reintegro del capital y de los eventuales intereses, siempre que no restrinjan las posibilidades de aplicar las aeronaves en la explotación aeronáutica (941). Esta premisa, es condicionante esencial, de la elección de la hipoteca como garantía ideal en el derecho aeronáutico, puesto que, los bienes del explotador, susceptible de ser dados en garantía real serán los vehículos aéreos; son las únicas cosas que dentro de su patrimonio, pueden servir de garantía suficiente, en proporción al volumen del crédito requerido o solicitado.

Como sostienen TAPIA SALINAS, VIDELA y GAY DE MONTELLA, son manifiestas las ventajas, que en relación con las aeronaves, presenta la hipoteca frente a la prenda, ya que, utilizando aquella, no es necesario que el aparato pase a manos del acreedor o masa de acreedores (942). La prenda común aplicada a la aeronave significa, la imposibilidad del empleo del vehículo aéreo, sea por el explotador, sea por el acreedor prendario, que no tiene facultad para usar la cosa empeñada. Repugna a la doctrina jurídica,

la consagración de la prenda común, como único derecho de garantía reconocido respecto de las aeronaves, puesto que significa la inmovilización del aparato, en manos de los acreedor, sin repotar beneficio social alguno (943). A pesar de ello, las leyes aeronáuticas de Costa Rica, Rep. Dominicana, Nicaragua, El Salvador, México y Honduras, regulan la prenda común de aeronaves, aunque con alcances diversos.

La ley costarricense concibe la prenda, como única garantía real sobre aeronaves, regida por las normas de la prenda común, aunque dando prelación a la disposiciones del mismo texto aeronáutico (944). Aunque ello podría inducirnos a la idea de que se trata de una prenda civil ordinaria, el mismo texto legal nos hace ver lo contrario, dado que ha dispuesto que los privilegios típicamente aeronáuticos, como son los gastos de asistencia y salvamento, o las tasas y derechos aeronáuticos adeudados, prefieren al crédito prendario (945). Todo ello nos induce a pensar, que en la ley costarricense se legisla una prenda sin desplazamiento, como la única garantía real sobre aeronaves, lo cual presenta también graves inconvenientes denunciados por la doctrina: la falta de reconocimiento internacional de tales derechos y la inexistencia de la obligación de asegurar los bienes objeto de la garantía (946),.

La prenda sobre aeronaves, coexiste con la hipoteca de tales bienes en las leyes de Honduras, Nicaragua y Rep. Dominicana. En los tres textos señalados, la prenda así regulada, es aplicable y con carácter exclusivo a los motores, hélices, repuestos, aparatos de radio y demás equipo aeronáutico (947). La coexistencia de la hipoteca aeronáutica y de la prenda con registro, es fuente de numerosos problemas en relación con la publicidad registral, porque el sistema se presta para que los titulares de las aeronaves, graven simultáneamente los aparatos con ambas formas de garantía. La ley argentina ha solucionado eficazmente el problema, al disponer que las aeronaves, no son susceptibles de prenda con registro, lo cual ha sido apoyado por la doctrina de aquel país (948).

Las leyes de El Salvador y México, reservan la prenda con desplazamiento, para los motores, hélices, re-

puestos, aparatos de radio, instrumentos y demás equipo aeronáutico (949).

Debe tenerse presente, que en todas las legislaciones antes citadas, la prenda está sujeta a inscripción registral (950), aunque los efectos que produce el contrato en las leyes dominicana, salvadoreña, y mexicana, son muy similares a los generados por la prenda común.

93.-CARACTERISTICAS DEL REGIMEN HIPOTECARIO DE AERONAVES.- Las consideraciones que se hicieron en relación con la prenda común y la prenda con registro, son valederas para justificar plenamente la elección de la hipoteca, como eje del sistema crediticio aeronáutico. Rota la distinción entre bienes muebles e inmuebles, que pasa a ser reemplazada por el distinguo entre bienes registrables y no-registrables, no puede negarse la posibilidad de constituir hipoteca sobre bienes muebles como son las aeronaves, máxime, existiendo el antiguo precedente de la hipoteca naval en el derecho marítimo. La hipoteca aeronáutica, es ya una realidad, que ni la fragilidad, ni la corta vida útil, ni la movilidad, ni la presunta inseguridad y ni la composición misma del vehículo aéreo, han podido evitar (951).

La regulación de la hipoteca aeronáutica, obedece en términos generales a la hipoteca del derecho civil, aún cuando presenta algunas peculiaridades. En primer término se trata de un derecho real de garantía, constituido sobre una aeronave, para asegurar el pago de una deuda pecuniaria, permaneciendo la cosa en poder del deudor y que otorga al acreedor el derecho de hacer efectivo su crédito, ejecutando la garantía judicialmente, para lo cual se encuentra investido de la facultad de perseguir la aeronave de en manos de quien quiera se encuentre (952). Según VIDELA ESCALADA, es indispensable que el deudor que otorga la garantía sea dueño; ni aún quién sea dueño de aeronave bajo condición resolutoria, podría hipotecar, conforme al derecho argentino (953).

Al igual que la hipoteca civil, la hipoteca aeronáutica, es derecho formal y unilateral, que no confiere al acreedor o acreedores hipotecarios, la facultad de usar, gozar y disponer de la cosa objeto de la garantía (954).

Tal como se verá más adelante, también la hipoteca aeronáutica otorga prelación o grado en juicio universal (quiebra o concurso) al crédito con ella garantizado, el cual se ubica inmediatamente a continuación, de los créditos privilegiados (955).

La hipoteca aeronáutica requiere ineludiblemente, la existencia de un registro público, que proteja los intereses de las personas interesadas en contratar garantías reales, de modo tal, que se enteren perfectamente sobre la cosa que asegura el pago de su crédito; no existe hipotecas ocultas en derecho aeronáutico (956).

Como derecho accesorio de garantía, la hipoteca aérea está sujeta a las contingencias de la obligación principal, de modo, que la extinción de ésta última, acarrea la extinción de la hipoteca aérea.

La hipoteca aérea, no adopta sino la forma de hipoteca convencional; VIDELA sostiene con razón, que ésta especie de gravámen debe operar como sistema cerrado, sin interferencias de ninguna índole (957), tal como ocurre en todas las legislaciones iberoamericanas, que no reconocen hipotecas aéreas legales o judiciales.

La constitución de hipoteca sobre las aeronaves, no requiere que éstas sean calificadas como bienes inmuebles para éstos efectos. Países con tradición en cuanto a hipoteca mobiliaria, como España por ejemplo, han huído de una ficción semejante (958) y del mismo modo, las demás leyes iberoamericanas, que pueden carecer de aquella (959).

No obstante la regulación jurídica de la hipoteca aérea, nada impide la constitución de prenda común sobre aeronaves, aunque la garantía del acreedor prendario debe ceder, frente al derecho real inscrito del acreedor hipotecario, a pesar de que el primero tuviese la aeronave en su poder. Como apunta VIDELA, la simultaneidad de éstos gravámenes acarrea también, una situación perjudicial para el deudor, que se ve privado de la cosa (960).

Una particularidad de la hipoteca aérea, es su reconocimiento internacional como derecho sobre aeronaves, solución impuesta en atención de la extraordinaria movilidad de la aeronave, que puede hacer necesaria la ejecución del vehículo, en un Estado diferente del país de matrícula (961). Esto nos lleva a enunciar otra característica del régimen hipotecario de las aeronaves: su base nacional. Efectivamente, no puede hipotecarse sino en el país de matrícula de la aeronave, en cuyo registro debiera inscribirse el gravamen. No son aceptables hipotecas desvinculadas del registro de matrícula del aparato. El gravamen podrá pactarse en cualquier país, pero, no será efectivo, sin la inscripción del mismo en registro nacional donde se verificó la inscripción-matriculación del vehículo aéreo, como lo afirma la ley española (962).

Las aeronaves pueden ser hipotecadas como un todo o como partes o cuotas indivisas o alícuotas. En consecuencia, no caben hipotecas pactadas sobre trozos, sectores, o fracciones materiales de las aeronaves. En Iberoamérica, las leyes argentina y española, consagran expresamente tal postulado (963). En cambio, se permite que los comuneros o copropietarios de aeronaves, puedan hipotecar sus derechos en la misma (964). Con todo, la ley salvadoreña, que acepta la hipoteca de cuota en la aeronave, permite, al igual que el código brasileño, la hipoteca de "partes" del vehículo aéreo (965), con todas las consecuencias que pueden seguirse, de dividir en una ejecución, un todo orgánico como es la aeronave. Refiriéndose al código brasileño, SAMPAIO DE LACERDA estima que, la referencia a "sus partes distintas", del Código del Brasil, alude sólo a aquellas que no se incorporan al casco de la aeronave, sino a elementos integrantes, como es el caso de los motores (966), pero, nos parece, que la letra del referido código, admitiría la hipoteca de partes del aparato mismo.

En protección del acreedor hipotecario, la ley española prohíbe la enajenación de la aeronave hipotecada, sin expreso consentimiento del acreedor hipotecario; las leyes brasileña, salvadoreña y uruguayá, han prohibido las transferencias para y en el extranjero, de las aeronaves hipotecadas, sin autorización, ya que de otro modo dismi-

nuiría notoriamente la garantía del acreedor (967). Sin embargo, intentando también la conservación de la garantía hipotecaria, las leyes de Nicaragua, Honduras y Perú, han prohibido el traslado de la aeronave al extranjero, sin consentimiento del acreedor (968), con lo cual no se consigue el fin propuesto y legalmente se coarta las actividades de la aeronave hipotecada en forma innecesaria.

TITULO DECIMOCUARTO. OBJETOS SUSCEPTIBLES DE HIPOTECA AERONAUTICA.

94.-CASOS ORDINARIOS DE HIPOTECA AERONAUTICA.- A pesar de cuanto se ha dicho, no sólo la aeronave propiamente tal es susceptible de hipoteca, como un todo o en partes ideales, indivisas o alícuotas; la doctrina y la legislación admiten la hipoteca de la aeronave en construcción, de motores, de repuestos y demás equipos. Según algunos textos, cabría además concebir, hipoteca de flota aérea y la hipoteca de una empresa aeronáutica, que, constituyen según la feliz expresión de VIDELA ESCALADA, "derechos de garantía atípicos" (969)

Comenzaremos por recordar que, aún cuando la aeronave en construcción, no es un vehículo aéreo propiamente tal, ha sido incorporada al sistema registral, en los textos de Argentina, Cuba, España, Brasil y Guatemala (970); ésta inscripción es provisoria, sólo tiene por objeto permitir el tráfico jurídicos de éstos objetos y no implica matriculación. Como hemos visto en párrafo anterior, sólo los textos de Argentina y España, nos indican desde qué momento existe aeronave en construcción (971): en la Argentina bastará con inscribir el respectivo contrato de construcción, individualizando el aparato y la etapa de la construcción en que se encuentra, en tanto en España, se requerirá probar la inversión en la obra, de un tercio de la cantidad total presupuestada (972). La inscripción provisoria de la aeronave en construcción se convierte en definitiva, una vez terminada la obra y así lo señala la ley española (975). El código brasileño, ha sido aún más explícito y establece que concluida la obra, los gravámenes se extienden a la totalidad de la aeronave, en el orden de prelación en que fueron constituidos (974).

Los motores de aeronaves, también pueden ser ob-

jeto de hipoteca independiente, en tanto son bienes perfectamente individualizables y así lo disponen las leyes de Argentina, Brasil, Ecuador, Guatemala, y el Proyecto Latinoamericano (975). La Ley Española de Navegación Aérea, no contempla la posibilidad de hipotecar motores independientemente de las aeronaves.

Como es lógico, la hipoteca de motores de aviación está supeditada a la inscripción registral previa de los mismos, como disponen las leyes de Argentina, Brasil y Guatemala (976).

La ley argentina, ha regulado cuidadosamente la hipoteca de motores con el objeto de evitar la falta de información del acreedor sobre el lugar donde se encuentra la garantía y la colisión entre acreedores hipotecarios de los motores y los acreedores hipotecarios de la aeronave donde ellos han sido instalados (977). Por ello se indica, que en la hipoteca de motores, el deudor debe notificar al acreedor acerca de la aeronave en que se instalarán y del uso que de ellos se haga; la hipoteca de motores mantiene sus efectos, aún cuando tales mecanismos sean instalados en aeronaves hipotecadas a distinto acreedor (978). Además, en el derecho argentino, el legislador aclara que, sólo cabe hipoteca, respecto de los motores que integran el grupo motopropulsor de la aeronave (979), lo cual es un acierto, porque, son muchos los motores que integran hoy una aeronave de línea y además, porque sólo los motores señalados por la ley, son susceptibles de perfecta individualización.

Pasando a estudiar la situación relativa a los repuestos de aeronave, cuya importancia económica no puede desconocerse, puesto que, ordinariamente representan un alto valor porcentual en relación al valor del aparato y que, en el derecho anglosajón se entienden unidos al aparato de acuerdo con la figura conocida como "equipment trust" (980), podemos apreciar, que la doctrina en general no ha aceptado su hipoteca independiente. Como afirma VIDELA, los repuestos presentan problemas de individualización, que no pueden obviarse, sin comprometer la seguridad del titular del crédito (981).

La hipoteca independiente de los repuestos, sólo es aceptada en Iberoamérica, por el texto aeronáutico de

Guatemala (982). Las leyes de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, México y Nicaragua, someten a los repuestos a un régimen prendario con desplazamiento de la cosa, con excepción de la ley hondureña, que no exige la entrega de la prenda al acreedor (983).

Con respecto de la hipoteca de aparatos de radio, equipos e instrumentos aeronáuticos, podemos decir, que sólo es aceptada en la ley guatemalteca, que hace una referencia a "los demás componentes" de la aeronave (984).

95.-HIPOTECAS ATÍPICAS.— La ley panameña, acepta la posibilidad de constituir hipoteca sobre una flota aérea, que ha de regirse por normas relativas a la hipoteca de bienes muebles (985); por su parte, las leyes de México, El Salvador y Honduras, contemplan la posibilidad de hipotecar una empresa aérea completa, en garantía de un crédito aeronáutico (986), y todo ello nos obliga a practicar un somero análisis de la doctrina sobre la materia. El derecho norteamericano, conoce la figura jurídica denominada "fleet mortgage", según la cual se grava un conjunto de aeronaves individualizadas, de propiedad de determinada persona, en garantía de un crédito dinerario. De modo que tal figura no es una "floating charge", sino antes bien, una "fixed charge" (987). La institución inglesa denominada "floating charge", ha sido definida como un método de financiamiento de aeronaves, por el cual una corporación (empresa en nuestro derecho), pignora la totalidad de su activo, como garantía del pago de los bonos emitidos para financiar la compra de aeronaves; la corporación mencionada, se reserva el derecho de negociar el activo (988). Esta institución ha sido calificada como "compleja", aunque muy elástica, por cuanto permite incorporar nuevas aeronaves dentro de la garantía y aún variar el volumen del crédito garantizado (989).

Fleet mortgage y floating charge, son extrañas al derecho civil y por ello, las leyes iberoamericanas antes citadas, sólo han podido inspirarse en fuentes anglosajonas.

Es evidente que la hipoteca de flotilla aérea, o de una flota completa de una empresa de transporte aéreo, que menciona la ley de Panamá, es un derivado de la fleet mortgage estadounidense. La ley panameña nos dice que ésta figura jurídica, ha de regirse por las normas de la hipoteca de bienes muebles (990), aunque no especifica, si cada aeronave responde de una parte proporcional de la deuda, o si cada aparato está efecto al pago total del crédito.

Como dijimos, las leyes aeronáuticas mexicana, salvadoreña y hondureña, aceptan la hipoteca de una empresa de aeronavegación completa, lo cual fué oportunamente detectado por VIDELA (991); los antecedentes de éstas normas pueden ser la antes indicada "floating charge" inglesa, aunque parece más verosímil una influencia de la figura denominada "corporated mortgage" norteamericana, de carácter similar a la hipoteca de empresa (992).

Las leyes de El Salvador y Honduras, han sido muy escuetas para introducir una figura jurídica de la importancia que reviste la hipoteca de empresa; se limitan a disponer, que el contrato respectivo ha de contener la descripción de todos los objetos comprendidos en el gravámen (993), lo cual permite ver la dificultad de abarcar efectivamente, todos los bienes de una empresa, en ésta clase de hipoteca.

La ley mexicana, opta en cambio, por una solución diametralmente opuesta: la hipoteca comprende necesariamente por mandato de la ley, las concesiones y permisos (de tráfico), y de no mediar estipulación contraria: el equipo de vuelo, instalaciones de ayuda a la aeronavegación, motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, combustibles, lubricantes y demás inmuebles o muebles destinados a la explotación y considerados como una unidad. Considerando los amplios alcances del gravámen, la ley exige en éste caso, autorización de la Secretaría de Comunicaciones, para constituirlo (994).

Esta institución de hipoteca de empresa, ha sido objeto de dura crítica por la doctrina argentina. Las objeciones han sido variadas, pero entre ellas destaca: el absurdo que significa la posibilidad de hipotecar una empresa completa (incluidos los aviones) y que esta empresa pue

da además, hipotecar los aparatos que aparecen en su patrimonio. Por lo demás, resultaría poco adecuado incluir en la hipoteca derechos de tráfico, que no pueden ser objeto de derecho real de dominio por la empresa respectiva. Se ha sostenido y con razón, que la empresa no es una cosa y, por lo tanto, no es susceptible de hipoteca; es un todo integral formado por valores activos y pasivos, lo cual motiva el rechazo de la hipoteca, sobre la unidad completa de una empresa de transporte aéreo (995).

TITULO DECIMOQUINTO. CONSTITUCION DE LA HIPOTECA.

96.-REQUISITOS DE LA HIPOTECA.- ¿Quién puede hipotecar? ¿Toda aeronave es susceptible de hipoteca? ¿Qué formalidades son necesarias para constituir hipoteca que produzca plenos efectos jurídicos?.

A las tres interrogaciones procuraremos responder con un análisis de los principales aspectos subjetivos, objetivos y formales que presenta la hipoteca aeronáutica.

Tal como sostiene VIDELA, aunque pueda ser constituida en garantía de una deuda ajena, en la hipoteca aeronáutica no pueden faltar el deudor hipotecario, que no es otro que el propietario de la aeronave, y el acreedor hipotecario (996).

El propietario pleno es el único que legítimamente puede hipotecar; además, habrá de tener capacidad jurídica suficiente para enajenar conforme a las normas comunes, desde el momento que la hipoteca constituye ya un principio de enajenación (997). Pero como se dijo, sólo puede hipotecar el propietario pleno, lo cual acarrea dos órdenes de consecuencias: no puede hipotecar el usufructuario de aeronaves y, tampoco puede hacerlo el propietario cuyo dominio está sujeto a condición resolutoria (998). Esto último se ve muy claro en el derecho argentino, que permite la inscripción provisoria de aeronaves adquiridas en dominio resoluble, pero prohíbe la hipoteca de las aeronaves así adquiridas. (999) Volviendo al caso del usufructo, lo normal es que el nudo propietario pueda hipotecar su dominio, sin consentimiento del usufructuario y, así sucede por ejemplo en el Código Civil Español (1000). Sin embargo, y con justa causa, LEONIS ha sostenido la necesidad de

tal consentimiento en el derecho español (1001), puesto que el artículo 1º de la Ley de Hipoteca Mobiliaria española de 1954, exige el concurso de todos los partícipes en su usufructo.

Como se dijo oportunamente, cada comunero o copropietario puede hipotecar su cuota o parte indivisa sobre la aeronave, aunque en España, en virtud del referido artículo 1º de la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento, se exige también el concurso de todos los partícipes, como ha señalado LEONIS (1002), constituyendo de este modo una excepción a la comunidad regida por el Código Civil (1003). En Brasil, en virtud del artículo 24 del Código do Ar, existe una norma similar.

Las especiales exigencias de la legislación española en torno del usufructo y comunidad, han sido objeto del comentario de GOMEZ ACEBO, según el cual, en el caso de la comunidad, la norma va en contra de las facultades atribuidas a los comuneros para disponer de su cuota, según reconoce el Código Civil (1004).

Como una consecuencia del principio de nacionalidad de los registros aeronáuticos, acogido en toda Iberoamérica (1005), sólo puede hipotecarse aeronaves nacionales, es decir, sólo aquellas que se encuentran inscritas en el registro del país respectivo (1005); pero además de ello, quedan excluidas de la hipoteca las aeronaves que no están "in commercium", en atención a lo cual no podrá hipotecarse las aeronaves embargadas o sujetas a cualesquiera prohibición de enajenar (1006). Tampoco pueden ser libremente objeto de hipoteca, las aeronaves afectas al servicio del Poder Público, ya que de ello puede seguirse perjuicios al interés general (1007).

Sólo puede hipotecarse aeronaves debidamente inscritas en los registros respectivos (1008), requisito "sine qua non" para otorgar a los terceros la debida protección derivada de la publicidad registral. Sólo la inscripción del título del dominio y la del gravamen hipotecario, pueden servir para conocer la actual condición jurídica del aparato aéreo.

La Ley Española de Navegación Aérea, establece

la obligatoriedad del seguro de las aeronaves hipotecadas (1009), sin expresar si el monto de la póliza, debe cubrir el total del crédito garantizado o el total del valor de la aeronave. Se ha dicho que esta norma tiende a la protección del acreedor hipotecario, que es la parte económicamente fuerte (1010), aunque el deudor podría contratar un seguro mínimo, lo cual iría en contra de los intereses del primero (1011). Las leyes iberoamericanas no han aceptado la obligatoriedad del seguro de aeronaves hipotecadas y VIDELA, sostiene que si bien deben ser mencionados en el contrato de hipoteca, sólo interesa conocerlos con el objeto de que en caso de pérdida y averías del aparato, el acreedor pueda extender a ellos el cobro de su crédito (1012). Según nuestra opinión, la contratación del seguro de la aeronave hipotecada debe ser voluntaria; el acreedor tendrá en cuenta al tiempo de suscribir el contrato de hipoteca, el costo que le demandará asegurar la aeronave, en su calidad de interesado en la conservación de la cosa. En cambio, con el objeto de proteger al acreedor, debe aceptarse la facultad de inscribir los seguros, con el objeto de que alcance a ellos el crédito hipotecario en caso de siniestro. Las leyes de Rep. Dominicana, El Salvador, Nicaragua y Paraguay, admiten expresamente la inscripción registral de todo seguro contratado sobre aeronaves (1013) y los textos de Argentina, España, Perú y Uruguay, disponen la inscripción de los actos o contratos que alteren o se vinculen con la situación jurídica de la aeronave (1014), lo cual da cabida a la inscripción del seguro contratado por el acreedor hipotecario.

97.-REQUISITOS FORMALES DE LA HIPOTECA.- La constitución de hipoteca de aeronaves está sujeta a doble registro formal: el título y la inscripción registral. En cuanto se refiere al título formal, es necesario que el pacto conste en una escritura pública (1015) y así lo exigen las leyes de Rep. Dominicana, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, Paraguay y Uruguay (1016). La ley argentina se conforma con exigir instrumento privado autenticado o instrumento público; en el Perú es necesario instrumento público (1017). Los textos de Brasil, México y Venezuela, guardan silencio en cuanto a los requisitos formales del título, aunque en el caso brasileño, la supresión de escritura pública en el código actual, permite interpretar que basta el instrumen-

to particular (1018).

Las leyes de Argentina, Brasil, Rep. Dominicana, El Salvador, España y México, contienen además la nómina de los requisitos de fondo exigidos al título formal de la hipoteca (1019), pero por considerarla una materia muy reglamentaria, no nos detendremos en su análisis.

Sin embargo, no ha bastado a la doctrina y a la legislación, con el carácter público del título formal en que se pacta la hipoteca; se exige además, la inscripción del mismo en el correspondiente registro aeronáutico (1020) y esta obligación es requerida por las leyes de todos los países iberoamericanos que legislan en materia de hipoteca de aeronaves (1021).

En cuanto a los efectos de la no-inscripción del título formal en el registro respectivo, las leyes aeronáuticas han sido muy poco explícitas. En los textos de Guatemala, Honduras, México, Panamá y Venezuela, es claro que la falta de inscripción, acarrea la inoponibilidad de la hipoteca así constituida frente a terceros (1022). En cambio en El Salvador, la inscripción tiene carácter constitutivo (1023), al igual que en la ley brasilera, según SAMPAIO DE LACERDA (1024).

La doctrina ha discutido en la Argentina, si la inscripción tiene carácter constitutivo, como sostiene ALSINA, o bien si su omisión acarrea inoponibilidad frente a terceros, según la opinión de VIDELA ESCALADA (1025), el cual agrega que, la falta de inscripción permite la declaratoria de la nulidad del contrato (1026).

Como sabemos, en España rige un sistema de dualidad registral y, la hipoteca de aeronaves habrá de inscribirse primeramente en el Registro Mercantil y además en el Registro de Matrícula mediante la certificación o comunicación del primero (1027) y la doctrina está acorde en que se trata de requisito de publicidad constitutivo. La inscripción es constitutiva, por cuanto ese requisito "sine qua non" de la existencia del derecho real de hipoteca; frente a lo inscrito en el registro, no cabe oponer la existencia de actos no inscritos (1028). Sin embargo, el

título formal produce algunos efectos: el deudor continúa obligado a poner al acreedor en estado de constituir efectivamente la garantía (1029), existe obligación de garantizar la existencia, subsistencia y conservación de la cosa materia de la garantía (1030).

TITULO DECIMOSEXTO. ALCANCE Y EFECTOS DE LA HIPOTECA.

98.-ALCANCE DE LA HIPOTECA.- Entendemos que el estudio de los alcances o extensión del gravamen hipotecario, consiste en determinar las cosas o valores afectos a la garantía del acreedor. Por ende, estudiaremos a continuación la dimensión legal de la aeronave como cosa hipotecada y los valores que, es sustitución de la misma, están sujetos al derecho real titular de la acreencia hipotecaria.

El problema de la dimensión legal de la aeronave hipotecada, está influido por la naturaleza compuesta de la aeronave, objeto en el cual puede distinguirse partes integrantes esenciales y no-esenciales y pertenencias (1031) y, la doctrina ha debido entrar a distinguir cuales de ellas deben entenderse comprendidas y cuales excluidas de una hipoteca (1032). Estas distinciones, ya estudiadas, tienen importancia en los derechos iberoamericanos, cuyos textos aeronáuticos han omitido precisar con exactitud qué es lo que se entiende hipotecado, aunque ello no ocurre así, en las leyes española y panameña, que detallan el ámbito material de la aeronave que es objeto de un derecho real de hipoteca.

En España, la hipoteca comprende "salvo pacto en contrario, la célula, motores, hélices, aparatos de radio y navegación, herramientas, accesorios, mobiliario y, en general, pertrechos y enseres destinados al servicio de la aeronave, aunque sean separables de ésta"; los repuestos de almacén, quedan hipotecados con la aeronave, siempre que consten inventariados en la escritura pública de hipoteca (1033). Quedan así, perfectamente determinados, los objetos que, naturalmente quedan constituidos en garantía, salvo que las partes expresen otra cosa; al mismo tiempo, se excluye normalmente a los repuestos, a no ser que las partes, los incluyan contractualmente.

Tal como vimos en párrafo anterior, la ley mexi-

caña presenta una norma similar, aunque está referida a la hipoteca de una unidad completa de una empresa de transporte aéreo(1034). La legislación española ha resuelto este problema, que en otros ámbitos, queda entregado a la opinión de los autores en términos, demasiado flexibles. La ley de Panamá ha dispuesto, que para los efectos de cualquier derecho que se refiera a las aeronaves, ésta comprende: la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualquier otro equipo necesario para su funcionamiento (1035). Como puede verse, se trata de un concepto más restringido que el español y no se soluciona el problema de los repuestos.

¿Qué ocurre con el crédito del acreedor hipotecario, si la aeronave es destruida o inutilizada, (por hecho doloso, culpable o fortuito), o bien expropiada, incautada o requisada?.

El acreedor hipotecario habrá de ejercitar su derecho real en el respectivo valor de sustitución: la indemnización civil por daños causados y sobre el valor de expropiación. De no existir un adecuado seguro de la aeronave hipotecada, el acreedor no podrá ejercitar su derecho real en caso de siniestro fortuito. Existiendo un seguro que cubra el riesgo de daños por hechos fortuitos, dolosos o culpables de terceros, el acreedor, no ejercerá su acción real, sino respecto de la indemnización pagada por el asegurador. Ha operado así la subrogación real del bien hipotecado que está prevista en las leyes de Argentina, El Salvador, España, Honduras, Nicaragua, Paraguay y Uruguay y en el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico (1036).

Tal como lo indica LEONIS, conforme a la legislación española, la hipoteca aeronáutica constituida en garantía de una obligación que devengue intereses, asegura además, los intereses de los dos últimos años y la parte vencida de la anualidad corriente (1037).

En cuanto a la extensión de la hipoteca al flete devengado por la aeronave, durante el vuelo en que aquella es constituida, recordemos cuanto se dijo, en el sentido que el flete no es accesorio o parte de la aeronave, sino un crédito del explotador, que no puede entenderse hipotecado junto con la aeronave (1038).

99.-EFFECTOS DEL GRAVAMEN HIPOTECARIO.— Los efectos del gravamen hipotecario, son muy variados y se aproximan notoriamente a la legislación civil (1039).

El deudor se encuentra en la obligación de conservar la cosa dada en garantía real, empleando en ello, la diligencia propia del "bonus pater familias" (1040); ésta es una obligación de actuar, que impone la buena fé y la necesidad de mantener el valor de la aeronave hipotecada. Correlativo a éste deber, surge el derecho del acreedor a inspeccionar la cosa, en salvaguardia de su derecho real (1041), y, en España, el titular del derecho real hipotecario, tenía además, la facultad de solicitar la intervención judicial y llegar al desposeimiento del deudor negligente de su administración (1042). El desmantelamiento de la aeronave y el retiro de parte de sus equipos instalados en la época de constitución de la hipoteca, constituyen actos materiales, que disminuyen la garantía (1043). El mantenimiento de la garantía hipotecaria, implica también una obligación negativa, la prohibición de ejecutar actos jurídicos que menoscaben la garantía. Como se dijo, las leyes brasileña, salvadoreña y uruguaya, prohíben la enajenación para el extranjero, de aeronaves hipotecadas en el país y, los textos de Nicaragua, Honduras y Perú, persiguiendo similares objetivos, han vedado el "traslado" de aeronaves hipotecadas al extranjero (1044); la ley española, ha prohibido la enajenación de los objetos sometidos a hipoteca mobiliaria, entre los cuales se cuenta la aeronave (1045). Sin embargo, en otros supuestos, la regla general será que el deudor pueda transferir su dominio sobre el aparato aéreo, salvo que ello le sea prohibido por el título formal de la hipoteca (1046). En todo caso, la hipoteca, debidamente inscrita, continuará gravando la cosa y, los terceros adquirentes, están obligados a soportar el gravamen real (1047).

Una situación singular puede plantearse en relación con el arrendamiento. ¿Esta figura contractual, constituye una disminución de la garantía? VIDELA concluye en que todo depende de la situación de hecho y, recurriendo a la hipoteca inmobiliaria en busca de inspiración, señala que es preciso distinguir entre actos consumados y no-consumados del arrendatario-explotador: si se tratare de actos

consumados, el acreedor hipotecario podría solicitar el aumento de su garantía hipotecaria o el depósito de una suma de dinero equivalente a la disminución de la garantía. Un arrendamiento inscrito con anterioridad a la inscripción de la hipoteca, debe ser respetado por el acreedor hipotecario y, aún por aquellos que adquieran la aeronave en el procedimiento de ejecución del crédito hipotecario (1048). Siempre debe prevalecer el título inscrito con anterioridad.

No cabe duda a la doctrina, que la hipoteca aeronáutica confiere al acreedor derecho de ejecución de la aeronave, para hacer efectivo el pago de su crédito (1049) y, que para lograr tales propósitos, éste sujeto dispone de un derecho reipersecutorio similar al de la hipoteca civil, que le permite accionar, para poner la cosa en estado de ser ejecutada (1050).

El crédito del acreedor hipotecario está amparado con una preferencia, en un procedimiento o juicio al patrimonio completo del deudor hipotecario: quiebra o concurso (1051). Sólo le aventajan el grado, lo llamados créditos privilegiados, y, que han de ser reconocidos por la ley en número prudente, con el objeto de evitar la ineficacia del crédito hipotecario (1052). La preferencia de la hipoteca inmediatamente a continuación de los créditos privilegiados, está reconocida por las leyes de Argentina, Brasil, El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y en el Proyecto Latinoamericano (1053).

El orden de prelación entre las hipotecas, viene dado, como es lógico, por el orden de su inscripción en el registro respectivo, como lo expresan las leyes de El Salvador y Paraguay (1054). No existiendo prorrato en materia de hipotecas, las más antiguas prefieren a las más recientes.

Destruída o expropiada la aeronave, vimos que se operaba una subrogación real, de modo que el acreedor podía perseguir en el patrimonio del deudor hipotecario los llamados valores de sustitución: la indemnización por daños, el valor de seguro o el valor de expropiación, según el caso (1055). Ahora bien, el crédito del acreedor hipotecario, conserva su carácter de preferente, respecto de los valores de sustitución (1056).

100.-EXTINCIÓN DEL GRAVAMEN HIPOTECARIO.- La extinción de la hipoteca no plantea problemas especiales (1057) y puede ocurrir por vía directa o indirecta.

Indirectamente la hipoteca se extingue por cualquiera causal que ponga fin a la obligación principal a la cual accede (1058). Por vía indirecta se extinguirá la hipoteca: por la renuncia del acreedor hipotecario a la garantía, por acuerdo en tal sentido entre el acreedor y deudor hipotecario, por la realización de la aeronave hipotecada en el ejercicio de la acción hipotecaria seguida de la adjudicación correspondiente, por la confusión al reunirse en una sola persona las calidades de acreedor y deudor hipotecario, por el evento de la condición resolutoria o plazo que la supeditaban y por la prescripción de la acción hipotecaria (1059).

Tal como hemos visto, la destrucción y la expropiación de la aeronave, pondrá término al contrato de hipoteca, pero, en todo caso deja a salvo, las acciones del acreedor para perseguir el pago de su crédito en los valores de sustitución, que realmente subrogan a la aeronave, como cosa dada en garantía (1060). Las leyes de El Salvador, Honduras y Nicaragua, han expresado que la pérdida de la aeronave o su destrucción total, extinguen la hipoteca, sin perjuicio, del ejercicio de la acción hipotecaria, sobre los valores de sustitución (1061). Las mismas leyes citadas han agregado como causal de extinción, el remate judicial, siempre que se halla realizado, con citación de los acreedores hipotecarios, lo cual entra dentro de aquello que hemos llamado: adjudicación de la aeronave en el procedimiento de realización.

En Argentina, Paraguay y en el Proyecto Latinoamericano, se establece como causal de término de la hipoteca, su extinción por imperio de la ley, al cabo de cierto plazo, también de origen legal, que es de tres años en el Paraguay, de siete en Argentina y de diez años en el Proyecto Latinoamericano (1062). En cambio, en España, La ley de Hipoteca Mobiliaria, ha fijado un plazo de tres años para la prescripción de la acción hipotecaria, que se cuenta desde que legalmente puede ejercitarse (1063). Esta co-

lución, parece más adecuada, puesto que, no resulta oportuno hacer terminar el derecho de hipoteca, por mandato de la ley, sino por la voluntad contractual; la ley sólo debe señalar el plazo de extinción de la acción respectiva.

TITULO DECIMO OCTAVO. EL PRIVILEGIO AERONAUTICO.

101.-DE LOS PRIVILEGIOS EN EL DERECHO AERONAUTICO.- Las privilegios prefieren a la hipoteca en el juicio universal (quiebra o concurso) y de allí, la necesidad de complementar el estudio de aquella, con algunas consideraciones sobre la importancia, naturaleza jurídica, tipos, alcance, extensión y sistema de prelación de los privilegios aeronáuticos.

Tal como fué señalado en el párrafo precedente, los privilegio tienen preferencia respecto de la hipoteca, en todas las leyes iberoamericanas que han regulado ésta materia; así ocurre en Argentina, Brasil, El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay y en el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico (1064). De ésta consideración, arranca la preocupación de la doctrina, porque se legisle con criterio restrictivo en materia de privilegios aeronáuticos, haciendo desaparecer el peligro de restar eficacia a la garantía hipotecaria (1065); igual tendencia se refleja en los convenios internacionales (1066) y en particular en el de Ginebra de 1948 (1067).

Los privilegios, al igual que la hipoteca, implican una preferencia para el pago de los créditos que representan, a pesar de lo cual, presentan entre sí, diferencias de interés. En cuanto a su origen, la hipoteca aeronáutica, sólo puede tener una génesis convencional, mientras que los privilegios sólo pueden ser reconocidos como tales en la ley (1068). A pesar de que GAY DE MONTELLA y DELLASCIO califican al privilegio como derecho real (1069), no cabe duda que constituye un derecho accesorio, reconocido legalmente, respecto de ciertos derechos de crédito o personales (1070), que no difieren en esencia de los privilegios civiles. No otorgan al acreedor derecho de persecución sobre la cosa, ni de ejecución inmediata en caso de incumplimiento de la obligación, sino antes bien, mera preferencia en juicio universal de bienes. Sin embargo, ésta preferencia

sólo puede hacerse efectiva, respecto del producido de la venta judicial de la aeronave, o en los valores de sustitución, o en otros créditos vinculados con ella, como son la carga y el flete, si son beneficiados por asistencia y salvamento (1071). Aquí encontramos otra diferencia respecto de la hipoteca, que sólo comprende la aeronave, y en su caso, los valores de sustitución (1072).

Las leyes iberoamericanas, salvo las de Argentina y Brasil, no exigen la inscripción registral de los privilegios sobre aeronaves. Esta línea sigue la ley española en cuanto a los créditos de la Ley de Navegación Aérea, si bien los autores han sostenido la necesidad de la inscripción, salvo en el caso de los créditos, impuestos y arbitrios del Estado (1073). En la Argentina, la inscripción del privilegio es voluntaria (1074) y no es creadora de la eficacia del crédito, sino que cumple una función de protección, de seguridad jurídica en beneficio de terceros, más que en favor del titular del crédito (1075). Sin embargo, el privilegio que no hubiere sido inscripto en el plazo de tres meses, a partir de los actos o hechos que lo generan, se produce la ineficacia del mismo; ésta regla no rige en relación con el privilegio sobre la carga (1076).

En el Código de Ar del Brasil, se expresa que los privilegios sólo prevalecerán hasta 180 días después de su constitución (1077), esto es, después de ser registrados (1078), con lo cual se les acuerda corta vida.

102.-CLASES Y CATEGORIA DE LOS PRIVILEGIOS.- En cuanto a los tipos de créditos privilegiados, las leyes iberoamericanas se inclinan mayoritariamente a aceptar los originados por: costas judiciales y gastos de conservación de las aeronaves, gastos de asistencia y salvamento, derecho y tasas aeronáuticas, gastos necesarios hechos por el comandante para continuar el viaje y los salarios devengados por la tripulación. La Ley Española, ha estimado oportuno agregar los créditos de los aseguradores por las dos últimas anualidades o dividendos que se les adeude y las indemnizaciones por daños a las personas en la superficie. La ley Venezolana, ha incluido en tercer lugar de prelación, el crédito por todo daño indemnizable conforme a la ley; la ley costarricense agrega tal crédito, a la primera categoría de los privilegios (1079).

Las costas judiciales han sido incluídas en la primera categoría de privilegios, por todos los textos que regulan la materia, con excepción de los textos de El Salvador, España, México y Panamá, que no les reconocen como crédito privilegiado y, de la ley panameña, que los incluye en segunda categoría. La ley Argentina y el Proyecto Latinoamericano han limitado éstos créditos privilegiados, sólo en tanto benefician al acreedor hipotecario; la ley venezolana, los reconoce como privilegiados, en tanto benefician a cualquier acreedor.

Siempre dentro de la primera categoría de privilegios, figuran los gastos genéricamente hechos para la conservación de la aeronave, que incorporan las leyes de Brasil (repaciones), El Salvador, Honduras, Mexico y Nicaragua; Los textos de España y Panamá, consideran éstos créditos en segunda categoría y el de México en tercera. Los gastos de conservación, no son aceptados como créditos privilegiados en Argentina, Paraguay y Uruguay y en el Proyecto Latinoamericano.

Los gastos de asistencia y salvamento, figuran en la segunda categoría en las leyes de Brasil, Costa Rica, Honduras y Nicaragua, en tercera, en Argentina, Paraguay y Uruguay y, en cuarta clase, en Venezuela y en el Proyecto Latinoamericano; en Panamá, integran la primera categoría, en tanto en España se acuerda la primera categoría a los gastos de salvamento y séptima a los de auxilio a las aeronaves.

En materia de créditos fiscales, la mayoría de las legislaciones considera crédito privilegiado a todo crédito, impuesto o derecho debido al Estado en razón de la aeronave: así ocurre en Costa Rica, El Salvador. España y Honduras que los incluyen en tercera clase, en México y Venezuela, donde son crédito de primera categoría. Por el contrario, sólo las tasas y derechos cobrados por el uso de infraestructura, son créditos privilegiados en Brasil, Nicaragua y en el Proyecto Latinoamericano (tercera clase) y en Argentina (segunda clase); las leyes de Paraguay y Uruguay, consideran de segunda categoría, las multas y derechos de infraestructura. Las leyes de Argentina, Nicaragua y el Proyecto Latinoamericano, han estimado oportuno limitar el privilegio

por los derechos o impuestos, sólo a los devengados en el último año; en la ley argentina, el plazo comienza a contarse, desde la fecha del reclamo del privilegio.

Los créditos originados en gastos hechos por el comandante para la prosecución y conclusión del viaje, se deban a reparaciones o avituallamiento, son reconocidos por los textos de Argentina, Brasil Costa Rica, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Paraguay y Uruguay, como créditos situados en cuarto orden (la ley venezolana los ha restringido al aprovisionamiento de la aeronave); en el Proyecto Latinoamericano, forman la quinta categoría. Este tipo de créditos privilegiados, no es reconocido por las leyes de España, México y Panamá.

Los créditos correspondientes a los salarios de la tripulación, integran la quinta clase en los textos aeronáuticos de Argentina, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Uruguay y Venezuela, la segunda categoría en el Proyecto Latinoamericano y la cuarta en la ley española. Estos privilegios no son reconocidos en Brasil, México y Panamá. El privilegio de las remuneraciones de los tripulantes, comprende sólo los emolumentos del último viaje, en los textos, de Nicaragua, Paraguay, Uruguay y en el Proyecto Latinoamericano; abarca las remuneraciones del último mes de trabajo, en las leyes de Argentina y España y las remuneraciones del último viaje y de los quince días siguientes en la ley venezolana (solamente). No han limitado en el tiempo el privilegio de éstos créditos, los textos de Costa Rica, El Salvador y Honduras (1080).

103.-ALCANCE DE LOS PRIVILEGIOS. SU EXTINCION. En lo que respecta al alcance del privilegio, las leyes iberoamericanas han sido muy escasas. No cabe duda que el privilegio se ejerce en relación con la aeronave y sus componentes, tal como señalan las leyes de Argentina, España y Venezuela y el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico (1081); pero a nuestro entender, el privilegio, no se ejercita sobre la aeronave misma, sino en su valor, una vez que ha sido subastada en juicio universal o a consecuencia de la acción hipotecaria y se hará efectivo como tal, siempre que los acreedores, poseedores de créditos privilegiados no encuentren otros bienes del deudor, en los cuales hacer efec-

tivo su crédito. También podrán ejercitar su privilegio en los valores de sustitución, que subrogan la aeronave en caso de destrucción o expropiación de la misma y , entre éstos valores, pueden figurar los seguros contratados, las indemnizaciones por daños, o el precio de la expropiación. Así lo confirman las leyes de Argentina, España (sólo en relación con el seguro) y de Venezuela (1082).

En la ley argentina y en el Proyecto Latinoamericano, el privilegio se extiende además a la carga y al flete pero sólo en el caso particular, de los gastos hechos en la búsqueda y salvamento de la aeronave respectiva, siempre que tales gastos los hubieren beneficiado directamente (1083). Esta excepción se funda según VIDELA, en un principio de justicia (1084) y es complementada con otra excepción: no existe en éste caso obligación de inscribir el privilegio, sino la de ejercitar la acción correspondiente, en un plazo breve: 15 días, que se cuenta desde el término de las operaciones de salvamento (1085).

Sólo la ley argentina y el Proyecto de Código Latinoamericano, contienen normas sobre la extinción de los privilegios aeronáuticos y con preceptos similares. En la ley argentina, el privilegio se extingue, por la extinción de la obligación principal, por el transcurso de un año contado desde la fecha de la inscripción, si ésta no es renovada y por la venta judicial de la aeronave, satisfechos que sea los créditos privilegiados en el orden legal. La última causal de extinción indicada, es sustituida en el Proyecto Latinoamericano, por la venta judicial de la aeronave y después de pagado el precio sobre el cual los privilegios se transfieren por tres meses (1086); esto significa que el crédito privilegiado deja de ser tal, transcurridos los tres meses del pago del precio correspondiente a la subasta.

104.-PRELACION Y PAGO DE LOS CREDITOS PRIVILEGIADOS.- Ya hemos dicho, que las hipotecas otorgan un derecho de preferencia, que solo cede frente a los privilegios. La doctrina está acorde, en que las hipoteca prefieren las unas a las otras, de acuerdo con el orden de su inscripción y nó a prorrata (1087) y así lo disponen expresamente las leyes de El Salvador y Paraguay (1088).

Los privilegios, como dice VIDELA, son escasos

en número, pero, dotados de gran "intensidad", porque prevalecen frente a cualquier otro derecho reconocido como preferente, en cualquier texto legislativo (1089).

De acuerdo con las leyes de España y Venezuela, los créditos prefieren entre sí, en el orden en que han sido enumerados por la ley. (1090). En el código uruguayo se expresa que, los privilegios prefieren entre sí por igual, en tanto el código brasileño nos remite en éste aspecto a las normas sobre quiebras, concursos y disposiciones laborales (1091).

El código argentino y el Proyecto de Código Latinoamericano, nos entregan un sistema de prelación de créditos mucho más elaborado: se parte otorgando prelación a los créditos en el orden inverso de sus fechas, de modo tal, que los del último viaje, prefieren frente a los de viajes anteriores. Los créditos de un mismo viaje, prefieren entre sí, de acuerdo con el orden en que han sido enumerados por la ley y dentro de cada clase o categoría, se pagan a pro-rata entre todos los que concurren en la misma (1092).

Según VIDELA, éste sistema, está plenamente justificado y en especial en los casos del salvamento y de conservación de la aeronave, ya que ésta última no habría podido continuar como garantía, de no haberse producido el último hecho que la rescató o conservó (1093).

TITULO DECIMO NOVENO. EMBARGO DE AERONAVES.-

105.-DEL EMBARGO DE AERONAVES EN GENERAL.- El estudio sobre el embargo de aeronaves, se justifica plenamente en ésta tesis, por presentar ciertas particularidades en el derecho aeronáutico y debe ser analizado en el presente capítulo, por cuanto influye en la efectividad de los derechos de los titulares de créditos relacionados con los vehículos aéreos (1094).

El embargo, que en general, es una medida precautoria, destinada a procurar una mejor garantía al acreedor

con el objeto de hacer efectivo su derecho, sustrayéndola del tráfico jurídico, puede ser de dos clases según la doctrina: ejecutivo y preventivo. Por el embargo ejecutivo, se persigue el aseguramiento de una cosa del deudor, con el objeto de que el acreedor pueda efectuar la realización de dicha cosa, haciendo efectivo un crédito cualquiera, sea que disponga de un derecho real o bien del derecho de prenda legal que tiene todo acreedor sobre los bienes del deudor (Art. 1911 del C. Civil Español). El embargo preventivo, es según LOUSTAU, un medio de aseguramiento y garantía del cumplimiento futuro de una obligación y para decretárselo se exige el cumplimiento de ciertas condiciones, de las cuales deriva una sospecha de evasión o incumplimiento de una obligación contraída (1095).

Aunque son pocos los textos que lo mencionan, no procede ningún tipo de embargo en contra de las aeronaves de Estado, ya que la personalidad del Estado, elimina la posibilidad de perjuicio para los acreedores (1096). Esto se reconoce en las leyes de Argentina, Paraguay, Perú y Uruguay (1097).

El embargo ejecutivo no interesa mayormente al derecho aeronáutico. La necesidad de llevar adelante la ejecución de la aeronave, puede requerir la entrega del aparato a un depositario y aún la inmovilización del mismo y, por ello modernamente, se acepta que éste tipo de embargo no genera excepción alguna en materia aeronáutica; así sucede en las leyes argentina, brasilera y paraguaya y en el Proyecto Latinoamericano, si bien éste último permite suspender la inmovilización consiguiente, mediante el depósito de fianza (1098).

Con todo, la ley española, que ha prohibido la interrupción de servicios a causa del embargo de aeronaves de empresas de tráfico aéreo, no ha distinguido entre embargo preventivo o ejecutivo y, debemos entender, que éste último tampoco produce la inmovilización del aparato objeto del embargo (1099). Las leyes de Portugal y Uruguay, no aceptan ningún embargo de aeronaves postales en viaje y en servicio, respectivamente; la ley guatemalteca, no admite el embargo de aeronaves de transporte público, cuando el propietario constituye garantía conforme a la ley (salvo

caso de hipoteca) y, por lo tanto el embargo ejecutivo, también queda excluido en su caso, en ésta legislación (1100).

Otros textos legales, si bien no han prohibido ninguna clase de embargo de aeronaves de transporte público, disponen que la autoridad judicial debe adoptar las medidas necesarias, para evitar la interrupción del servicio; ésta norma figura en las leyes de Rep. Dominicana (extensiva a las aeronaves de trabajos aéreos), El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá y Venezuela (1101). En consecuencia, en tales textos, aún el embargo ejecutivo, no produce la inmovilización de la aeronave, tal como ocurre con la norma española antes indicada.

106.-EMBARGO PREVENTIVO DE AERONAVES.- La doctrina sostiene que en materia de embargo preventivo, debe existir una regla general, según la cual ésta medida precautoria, no acarrea la inmovilización o secuestro de la aeronave, puesto que debe tenderse a evitar que un celo excesivo, en la protección de los intereses del acreedor, perjudique innecesariamente la explotación del aparato y por ende, a los usuarios de sus servicios (1102).

Como ya se dijo, las leyes de Portugal y Uruguay, prohíben todo embargo sobre aeronaves postales en viaje o en servicio, respectivamente y por lo tanto, tampoco cabe en éstos países embargo preventivo de aeronaves de tal clase, aunque es admisible, en otros supuestos o respecto de aeronaves de otro tipo.

En España, los autores sostienen que no existe impedimento alguno, para embargar vehículos aéreos y para interrumpir sus actividades, salvo el caso de aquellos dedicadas a los servicios públicos, que no pueden ser inmovilizados (1103). Las leyes argentina, paraguaya y peruana y el Proyecto Latinoamericano, parten del principio de que toda aeronave que no sea del Estado, puede ser embargada. Coinciden también éstos textos, en la necesidad de proceder a la inscripción del embargo, en el registro aeronáutico respectivo y, todos ellos, salvo la ley peruana, agregan que tal anotación registral, confiere al titular del crédito, derecho a ser pagado antes de cualquier otro acreedor,

con excepción de los de mejor derecho (privilegios e hipoteca) (1104). LENA PAZ sostiene que, el titular del crédito que origina el embargo tiene preferencia para el pago, aún respecto de los acreedores cuyos títulos poseen privilegios del derecho común (1105). Descartando en adelante la ley peruana, que permite la inmovilización de toda aeronave, los demás textos aludidos, restringen la inmovilización que trae aparejada el embargo preventivo, sólo a las siguientes hipótesis: créditos por gastos impagos acordados para la prosecución del viaje, aún cuando la aeronave esté lista para partir y en caso de crédito del vendedor de la aeronave, derivados del incumplimiento del contrato de compraventa (1106). En el Proyecto Latinoamericano, el deudor podría enervar la inmovilización, depositando fianza suficiente (1107).

El código brasileño, parte declarando bienes libres de embargo preventivo u otra medida cautelar a ciertas aeronaves (las demás están sujetas a medidas de seguridad):

- a) las aeronaves utilizadas exclusivamente en líneas de transporte autorizadas por el Estado y las respectivas aeronaves de reserva y las piezas de intercambio indispensables para el servicio; y
 - b) Toda otra aeronave destinada al transporte por remuneración, si estuviesen dispuestas a partir en este transporte. En este último caso, existe dos excepciones: las deudas contraídas para el viaje que vá a realizarse o los créditos nacidos en el transcurso del viaje y generado por un acto que haya permitido su prosecución (1108).
- Las dos restricciones al embargo preventivo antes indicadas, no son valederas, tratándose de embargo preventivo ejercitado por el propietario desposeído de la aeronave por acto ilícito, en caso de condena judicial (caso de embargo ejecutivo) y , en la hipótesis de créditos por daños causados por aterrizaje en terrenos privados, al propietario o poseedor del predio, si el propietario o el explotador de la aeronave, se niegan a dar garantía formal de reparación (1109). Siempre dentro del derecho brasileño, puede impedirse el embargo o autorizar el levantamiento del mismo, la prestación de garantía suficiente, salvo que ello esté prohibido o que el explotador, no invoque la prohibición. Se estima garantía suficiente, aquella que se ajusta a las normas del artículo 28 del código brasileño (1110).

El derecho brasileño y el uruguayo permiten el embargo, tratándose de multas no pagadas, que se generen en infracciones aeronáuticas; la ley brasileña exige en tal caso, que se halla entablado proceso para determinar la actividad delictuosa de el propietario o explotador de la aeronave (1111).

En Guatemala, no procede tampoco el embargo preventivo de aeronaves dedicadas al transporte público, siempre que el propietario hubiese constituido garantía legal de operaciones (requisito de su autorización)(1112).

Por último, y tal como se expresó en el párrafo inmediatamente anterior, en los textos de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá y Venezuela, la autoridad judicial, puede decretar embargos de todo tipo, aunque tratándose de aeronaves de transporte público, (y también de trabajos aéreos, en el caso de la Rep. Dominicana), debe tomar las medidas del caso, para evitar su inmovilización, sin perjuicio de dar conocimiento de la medida a la autoridad aeronáutica (1113). A nuestro entender, la judicatura, conforme a éstas normas, estaría en la obligación de alzar el embargo y sus consecuencias, pero de ello podría resultar una burla de los intereses de los acreedores.

En cuanto a los efectos del embargo, serán los propios de ésta medida precautoria en el derecho común. Como puede apreciarse en el análisis de los textos iberoamericanos que regulan el embargo, las leyes de Argentina y Paraguay, señalan los efectos que produce el embargo, pero, se han limitado a indicar los efectos del embargo ejecutivo al disponer que el crédito pertinente, se pagará antes que cualquier otro crédito, salvo los de mejor derecho (1114). Tratándose de un embargo preventivo, parece lógico adoptar la solución que recoge el código del Brasil y el Proyecto Latinoamericano: hacer posible el alzamiento de toda medida cautelar, mediante el depósito de fianza suficiente, puesto que el fin perseguido no es la inmediata ejecución de la aeronave, sino más bien, otorgar garantías al acreedor.

EL PERSONAL AERONAUTICO

TITULO PRIMERO. DEL PERSONAL AERONAUTICO EN GENERAL.

107.-GENERALIDADES.- Se ha dicho, que la presencia humana se manifiesta en todos los sectores de la aeronáutica: el en vuelo propiamente dicho, en los instantes previos al despegue y posteriores al aterrizaje, en el funcionamiento de la infraestructura - y aún para algunas legislaciones - en la industria especializada (1115). GAY DE MONTELLA sostiene que, del mismo modo que en derecho marítimo, se habla de "gente de mar", debe hablarse de "gente del aire", para designar al conjunto de personas, que por la naturaleza de su profesión prestan servicios a la actividad aeronáutica en el aire o en tierra (1116). Sin embargo la "profesión", no parece ser el elemento más adecuado para delimitar el concepto jurídico del personal aeronáutico, si bien puede ser de gran utilidad en el campo del derecho laboral. Parece ser más acertado, entender por personal aeronáutico, el conjunto de sujetos que por estar afecto al ejercicio de ciertas funciones técnicas al servicio de la navegación aérea, requiere de un régimen jurídico especial, sin perjuicio de las correspondientes normas de derecho laboral. Tal como sostiene VIDELA, con éste último concepto, se evita una peligrosa generalización, que dejaría fuera del sistema legal al comandante que pilota su propia aeronave (por no existir en su caso profesionalidad); además se evita la inclusión de ciertos sujetos - como un obrero de una empresa de aeronavegación o de una fábrica de aeronaves - cuyas actividades no difieren jurídicamente de otros, que se desempeñan en funciones extra-aeronáuticas (1117),

En consecuencia, no toda persona que colabora con sus esfuerzos en la actividad aeronáutica, en el aire o en tierra, integra el concepto de personal aeronáutico, sino, únicamente aquellas cuyos servicios requieren una capacitación y habilitación especiales, en atención al interés público que existe en otorgar máxima se-

guridad, en la manipulación, control o dirección de aeronaves y de ciertos servicios o equipos relacionados con ellas.

Entre las legislaciones iberoamericanas, sólo algunas nos dan una noción sobre la integración del personal aeronáutico, pero queda suficientemente claro, que, éste se compone del personal de vuelo y del personal de tierra y , que tales sujetos, deben estar en posesión de licencias, títulos, certificados o habilitaciones para el desempeño de su misión (1118). De ésta forma resulta, que la exigencia de determinada certificación, es fundamental para fijar aún más el concepto del personal aeronáutico, integrado excepcionalmente por personas a las cuáles dichas certificaciones no les son exigidas. (por ejemplo, los jefes de aerodromos).

El requisito de la licencia para el desempeño de determinadas funciones aeronáuticas, pone de relieve, que en ésta materia habrá de intervenir la autoridad pública, tal como ocurre en el resto de las instituciones que son objeto del presente estudio. Esta intervención se justifica plenamente, por razones de policía y de jurisdicción en el espacio aéreo nacional y en atención a la seguridad de cuantos se sirven de la aeronave o están expuestos en la superficie, a daños causados por ella(1119) y es imperativa respecto de la navegación aérea internacional (1120).

Entre las personas a las cuales alcanza el régimen subjetivo propio del derecho aeronáutico, ocupa lugar de gran relieve el personal navegante, también denominado personal del aire o tripulación (1121), dado que la aeronave es cosa inerte, que no puede volar si ayuda humana; aún los aparatos radioguiados o por control remoto, requieren de la intervención de sujetos que las dirijan desde otro sitio (1122). Ya el primer cuerpo mundial que reguló actividades aéreas, la célebre Ordenanza de Policía de París de 23 de Abril de 1784 dictada por el prevoste LENOIR, prohibía la elevación de globos aerestáticos sin licencia especial, que sólo podía otorgarse a personas de experiencia y capacidad reconocidas (1123). El estudio del personal navegante será objeto

de análisis lato en los títulos siguientes.

Integrando el personal de tierra, se encuentran personas que sirven variadas funciones; de control de tránsito aéreo, de despacho de aeronaves, de mantenimiento (ingenieros, perito y mecánicos de aviación), de meteorología y de comunicaciones aeronáuticas, de inspección técnica de aeronaves y los jefes de aerodromos y aeropuertos.

Como puede apreciarse, todo el personal de tierra mencionado, presenta la particularidad de requerir una preparación especializada en cuanto a las técnicas que domina y en grado aún superior, puesto que tales técnicas suponen una aplicación especial al campo aeronáutico.

El mantenimiento de aeronaves, presenta todavía mayores caracteres de "superespecialidad" y ello tiende a incrementarse, de acuerdo con la mayor complejidad técnica de los aparatos aéreos. La función de los ingenieros, peritos aeronáuticos (técnicos de grado medio) y de los mecánicos de aviación, es esencial para el funcionamiento seguro del complejo técnico que es la aeronave en vuelo; resultaría inconcebible, que tareas tan delicadas no quedasen reguladas y protegidas especialmente, en interés de los usuarios, de los tripulantes, del propietario del vehículo aéreo, y de los terceros en la superficie.

Igual trascendencia, tiene la regulación del personal que se desempeña en las funciones de tránsito aéreo. La necesidad de otorgar plena seguridad a la navegación aérea y de hacerla fluida, evitando toda clase de siniestros aeronáuticos (colisiones entre aeronaves o accidentes contra la superficie), han obligado a los Estados a reglamentar el vuelo y a establecer aerovías, rutas y espacios aéreos controlados. Los servicios de tránsito aéreo deben cumplir y hacer cumplir las normas y demás procedimientos de aeronavegación y por ello, el personal respectivo, también requiere especial capacitación y licencia, que acredite idoneidad, para el ejercicio de la misión que le es encomendada.

La regulación de toda la actividad técnica del personal de tierra, es materia propia de los reglamentos complementarios de la legislación aeronáutica y por ello, los textos legales iberoamericanos no contienen normas de mayor interés al respecto. Sin embargo, el legislador costarricense, ha creído oportuno introducir una norma relativa al personal de mantenimiento y que reviste interés para determinar y delimitar la responsabilidad del mismo; conforme al artículo 70 de la ley del citado país, los inspectores y mecánicos licenciados, tienen el deber de notificar al dueño del avión, de todo defecto que encuentren en el mismo, siempre que pueda constituir causa de inseguridad del aparato; la ley citada agrega, que el avión respectivo no podrá ser volado hasta no ser reparado satisfactoriamente.

En materia de personal aeronáutico, la intervención del Estado, se extiende además, a los centros de formación y capacitación aeronáutica, con el objeto de garantizar la seriedad de sus actividades, que deben ser autorizadas y fiscalizadas por la autoridad aeronáutica. Esta función del Estado aparece manifiesta, en los textos de Bolivia, Colombia, Costa Rica, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela (1124). Es más, en Chile, el Estado asume a través de la autoridad aeronáutica, la función de proporcionar instrucción técnico-aeronáutica, para lo cual ésta puede concertar acuerdos educacionales, con institutos o universidades de enseñanza profesional y técnica (1125).

Todo lo anterior viene a demostrar, la importancia del personal aeronáutico, que con suficientes niveles de preparación, contribuye a lograr elevadas cotas de seguridad aeronáutica (1126).

TITULO SEGUNDO. LA TRIPULACION.-

100.-PERSONAL AERONAVEGANTE Y TRIPULACION.- En el título precedente hicimos referencia al lugar preponderante que en aeronáutica ocupa el personal navegante del aire o tripulación, que, al mismo tiempo, es objeto de un régimen le-

gal mucho más detallado. Mientras el regimen jurídico del resto del personal aeronáutico, queda entregado a la reglamentación pertinente, la tripulación es materia que la ley se preocupa de delimitar con exactitud, delimitando conjuntamente, la naturaleza de sus funciones y las responsabilidades que le son propias.

En un sentido lato, se entiende por personal aeronavegante o tripulación, todo el personal que presta servicios a bordo de la aeronave (1127), o sea todas las personas embarcadas en ella para atenderla, bajo las órdenes del comandante, quién naturalmente también la integra (1128). El criterio unitario e integral de la tripulación, está reconocido en los textos de la Rep. Dominicana, El Salvador, España, Honduras, Nicaragua y Panamá (1129), a nuestro juicio, ésta tendencia es de gran importancia para determinar los rasgos distintivos de todo el personal aeronavegante y para delimitar el personal que se encuentra directamente subordinado a la autoridad del comandante de la aeronave.

Partiendo de la unidad que integran los miembros de la tripulación, la doctrina distingue en ella, dos clases o tipos de tripulantes: los que integran la tripulación de vuelo, esencial, activa u operativa, encargada primordialmente de atender a la dirección técnica del aparato (atención de la aeronave) y los que forman la tripulación auxiliar, de servicios auxiliares o complementaria, cuya función es atender a todo aquello que es trasladado por el aparato (tripulación, pasajeros y carga) (1130). Esta distinción no tiene mera importancia académica, porque aparte de servir para delimitar responsabilidades, permite en la mayoría de las reglamentaciones nacionales, limitar la exigencia de especial licencia aeronáutica, sólo a la tripulación de vuelo (1131). Si bien en los grandes aparatos, la tripulación auxiliar debe poseer capacitación adicional, normalmente el Estado no exige a tales tripulantes certificación o licencia especial para desempeñar tales funciones; los requisitos de aptitud, serán exigidos en éste caso por el explotador de la aeronave.

Internacionalmente, tampoco se exige a la tripulación auxiliar, especial licencia o certificación(1132). La distinción que se comenta está reconocida en las leyes aeronáuticas de Rep. Dominicana, El Salvador, España, Honduras, Nicaragua y Panamá (1133).

Tal como señala HAMILTON, la calidad de tripulante, no requiere que se preste servicios permanentemente a bordo de una aeronave; basta que se desempeñe un trabajo ocasional relacionado con el manejo del aparato o con servicios auxiliares, para formar parte de la tripulación (1134).

Las normas internacionales y los autores indican que son tripulantes a bordo de una aeronave, los pilotos, entre los cuales se encuentra el comandante, como jefe de la expedición y encargado de la dirección técnica del aparato, los navegantes (encargados del asesoramiento de los pilotos en materia de posición y rumbo de la aeronave), los mecánicos de a bordo, llamados ingenieros de vuelo en las empresas aerocomerciales, cuya misión es supervisar el funcionamiento de los equipos que integran la aeronave, los radiooperadores y radiotelefonistas de a bordo, que se encargan de las comunicaciones del vehículo aéreo (1135). En las leyes aeronáuticas iberoamericanas, no se ha mencionado a los integrantes de la tripulación de vuelo, salvo en los textos de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Panamá, que coinciden enteramente con las normas internacionales, aunque también suelen agregar los "copilotos" a las personas mencionadas anteriormente. (1136).

La determinación del número y calidad de los tripulantes que integran tripulación en cada aeronave, en cada tipo de operaciones, es cuestión que debe quedar entregada a las normas dictadas por la Administración, teniendo en cuenta, la gran variedad de aparatos y de las actividades en que pueden ser empleados. En las leyes argentina y paraguaya, se ha facultado a la autoridad aeronáutica para determinar la integración mínima de la tri-

pulación de vuelo en las aeronaves de transporte aéreo y aún en las demás aeronaves, cuando lo estime necesario (1137). La norma parece muy acertada, puesto que, como dice LENA PAZ, elementales razones de seguridad, aconsejan no dejar entregada a la voluntad del explotador, la formación de las tripulaciones de aeronaves dedicadas al transporte (1138); además, puesto que tales aparatos prestan un servicio abierto al público, deben quedar sujetos al poder de policía de los organismos administrativos (1139).

El personal aeronavegante, según VIDELA ESCALADA, presenta algunos rasgos distintivos, algunas características que influyen para tipificar su especial condición. Entre éstas particularidades del personal de vuelo, destaca la independencia y libertad con que ejercen su ministerio, a consecuencia del medio en que actúan; ésta nota singular origina a su vez la existencia de una verdadera comunidad entre cuantos viajan en el aparato y una relación muy peculiar de dependencia de la tripulación respecto del explotador, que no se manifiesta en otros sectores de la actividad humana. Todo ello, tiene como lógica consecuencia, una mayor dosis de responsabilidad, aparte de la abrumadoras tareas que ordinariamente debe cumplir el personal de vuelo (1140).

Las actividades aéreas están cada vez más vinculadas a las instrucciones y directrices del personal de tierra y si bien, ello hace más segura la aeronavegación, torna más delicado el papel y la responsabilidad que gravita sobre los tripulantes de vuelo, especialmente en el caso del comandante y demás pilotos. Todas éstas circunstancias, hacen necesaria una estructura jerarquizada en la tripulación, el reparto de funciones bajo la dirección del jefe de la misma, que lo es el comandante de aeronave.

Otros factores señalados como característicos del personal de vuelo son: la comunidad del riesgo propio del vuelo, que exige una atención constante de la tripulación, la irregularidad de los horarios de trabajo y la comparativamente menor vida útil del tripulante (en comparación con quienes prestan servicios en otras actividades humanas) (1141), todo lo cual tiene consecuencias dentro del derecho aeronáutico y aún, en el campo del dere-

cho laboral.

Las consideraciones que anteceden, han movido al Estado, a intervenir nuevamente, en aras de la seguridad aeronáutica y, las reglamentaciones nacionales e internacionales, entran a exigir especiales aptitudes físicas y psíquicas, como requisitos fundamentales, para que la personas puedan integrar tripulaciones de vuelo. En Iberoamérica, el Reglamento de "Navegación Aérea del Portugal, contiene numerosas disposiciones relativas a tales requisitos y las pruebas exigidas para acreditarlos (1142),, y cuyo extremo detallismo, nos impide analizar aquí, aunque ésta referencia nos resulta útil, para complementar un esquema preliminar, sobre el régimen jurídico de la "gente del Aire", que será completado al estudiar la responsabilidad de los tripulantes y algunos aspectos laborales relacionados con el personal aeronáutico (1143),.

TITULO TERCERO. LICENCIAS DEL PERSONAL AERONAUTICO.

109.-CONCEPTO Y TIPOS DE LICENCIAS AERONAUTICAS.- Entre los documentos que habilitan al personal aeronáutico para el ejercicio de funciones, puede distinguirse entre títulos, patentes o brevets, licencias propiamente tales y habilitaciones o calificaciones aeronáuticas (1144).

Se entiende por título, patente o brevet, el documento expedido por autoridad aeronáutica competente, mediante el cual se acredita que su poseedor reúne los requisitos reglamentarios, para ejercer una determinada función que consta en su texto (1145). En el caso de los pilotos, el título dá fé de que el alumno-piloto, cumple con las exigencias para desempeñarse en el comando de una aeronave.

Sin embargo, los títulos han de ir acompañados de la respectiva licencias de aptitud, que expedidas también por la autoridad competente, permiten el ejercicio de las funciones inherentes al título y por cierto espacio de tiempo. Según AMOROSINI, la licencia no posee un carácter técnico, que es propio del título o brevet, sino simplemente administrativo o de policía (1146).

Aparte de los títulos y licencias, determinadas

funciones aeronáuticas requieren acreditar requisitos de aptitud técnica adicionales y ello da lugar a las habilitaciones o calificaciones especiales ; de acuerdo con ello, las referidas habilitaciones o calificaciones, consisten en una autorización escrita, adjunta a una licencia, por la cual se confiere a su poseedor facultades para desempeñar funciones superiores, por ejemplo el pilotaje de aeronaves de mayor peso o complejidad que las normales, la calidad de instructor de vuelo, etc, o bien funciones distintas, como el pilotaje por instrumentos (vuelos IFR) o de helicópteros, etc.(1147).

Si bien la clasificación precedente de los documentos del personal no es aceptada internacionalmente, puesto que OASI refunde título y licencia en un solo documento (1148) e igual cosa sucede internamente en el Código de AR del Brasil (1149), nosotros estimamos que una división tripartita se adapta mejor a las exigencias, del derecho, porque permite la suspensión de ésta última, sin afectar el valor permanente que reviste el primero, tal como está regulado en España (1150).

110.-CARACTERES DE LAS LICENCIAS.-La doctrina ha señalado ciertos caracteres comunes de los documentos que son propios del personal aeronáutico ; entre estos caracteres pueden citarse : su oficialidad, su obligatoriedad, su transitoriedad y su carácter nacional. Los títulos y demás documentos son además instrumentos o herramientas, que permiten a la autoridad aeronáutica ejercer sus facultades de control sobre personal aeronáutico.

El carácter oficial de los títulos, licencias y habilitaciones, deriva de la naturaleza del órgano encargado de otorgarlas, luego de comprobar los requisitos de rigor. Es el Estado, por intermedio de la autoridad aeronáutica la única entidad que puede extender los documentos indicados y, que además asume las funciones de control de los titulares de los mismos (1151). Títulos, licencias y habilitaciones son pues, certificados oficiales otorgados por el Estado (1152), que legitiman al sujeto para el ejercicio de sus respectivas funciones (1153), acreditando que el mismo posee la aptitud suficiente para ejercerla (1154). En Iberoamérica, las leyes aeronáuticas

cuidan establecer como atribución de la autoridad aeronáutica, la función de otorgar toda la documentación de personal aeronáutico (1155), salvo en los textos de Bolivia y Colombia, donde no encontramos normas sobre esta materia.

Las distintas clases de certificaciones exigidas al personal, revisten el carácter de obligatorias y en consecuencia, ningún sujeto que carezca de ellas, puede desempeñarse en alguna función que las requiera. Más aún, el ejercicio de autoridad aeronáutica sin licencia, puede dar origen a un delito aeronáutico específico ; así por ejemplo en España son delitos : la asunción indebida del mando de una aeronave y el ejercicio de funciones de tripulante de aeronave que exija título aeronáutico, sin estar legalmente capacitado para ello (1156). La doctrina señala que las licencias, tienen el carácter obligatorio (1157) y ello ya era exigido por la antes citada "Ordonance de Police" de París de 1784 (1158), teniendo en cuenta, que ni los pacíficos ciudadanos, ni los bienes de terceros, pueden resultar perjudicados por la impericia de los que tienen a su cargo las aeronaves (1159). También la legislación iberoamericana, señala que es preceptivo disponer de una certificación, en todos los casos en que las normas internas lo requieran y, solo los textos aeronáuticos de Bolivia y Colombia, carecen de normas expresas sobre la materia (1160) ; la ley colombiana entrega toda la regulación del personal, al reglamento (1161).

Tal como se decía en párrafo anterior (1162), mientras los títulos se caracterizan por ser permanentes, la licencia es esencialmente transitoria, o mejor aún, es indefinida aunque debe ser renovada o autorizada periódicamente (1163), con el objeto de que su titular acredite seguir cumpliendo con los requisitos personales y de aptitud, que le fueron exigidos al extendersele. Terminada la validez de tal certificación, el titular queda privado del ejercicio de las funciones en ella especificadas, hasta que el certificado sea revalidado (1164). El carácter temporal de la licencia da lugar, a las renovaciones o revalidaciones periódicas de las mismas, que en las reglamentaciones, son exigidas cada dos años tratándose de pilotos privados, cada año en el caso de los pilotos comerciales y cada seis meses en el caso de los pilotos de transporte de líneas

aéreas (1165) ; la reglamentación española, agregando otros supuestos, sigue éste último criterio en líneas generales (1166). La renovación de licencias, supone que su titular se someta a escurpuloso reconocimiento médico y a comprobaciones en vuelo que acrediten el mantenimiento de sus aptitudes técnicas. Tratándose de habilitaciones especiales, las pruebas de uno u otro tipo, suponen un mayor rigor en las comprobaciones.

Otra característica de la documentación de personal, es su índole nacional. Las normas internacionales prescriben, que las licencias solo pueden ser otorgadas por el estado de matrícula de la aeronave, o bien por otro Estado miembro de OASI, siempre que fuere convalidada por el Estado de matrícula de la aeronave (1167). De ello resulta, que siempre la licencia deberá obtener el "placet" del Estado de matrícula de la aeronave, sea por el otorgamiento, sea por la convalidación. En cuanto a convalidación, los Estados se han reservado el derecho de convalidar o no a los efectos de vuelos en su territorio, las licencias otorgadas a sus nacionales en el extranjero (1168), aunque están comprometidos a reconocer como válidos internacionalmente, los certificados y licencias expedidos o convalidados por otros Estados signatarios del Convenio de Chicago, a condición de que, los requisitos de expedición o convalidación, sean iguales o superiores a los contenidos en las normas mínimas de OACI (1169). De esta forma, los Estados frente a una licencia extranjera, pueden proceder a convalidarla, para los efectos de que el titular la utilice en vuelos sobre su territorio, o bien reconocerla con el objeto de tenerla por válida cuando es usada por personal a bordo de aeronaves extranjeras en operaciones internacionales.

En Iberoamérica, la convalidación y el reconocimiento de licencias extranjeras, ha sido objeto de tratamiento en los textos aeronáuticos de : Argentina, Brasil, Chile, Rep. Dominicana, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (1170) y en forma muy diversa, que no es del caso analizar, por el extremado reglamentarismo de la materia.

111.- OTRAS PARTICULARIDADES DE LAS CERTIFICACIONES..- Aparte de los caracteres indicados, las licencias son apreciadas he-

rramientas para que el Estado pueda ejercer el control efectivo del personal aeronáutico y proceder a hacer efectivo su poder de policía, que podrá traducirse en amonestaciones, suspensión de la licencia o habilitaciones y aún en la cancelación del título respectivo, por la vía administrativa. La comisión de hechos que revisten el carácter de delitos comunes o de delitos y faltas típicamente aeronáuticos (como por ejemplo en el caso de los pilotos, las reiteradas infracciones a la reglamentación de vuelo), son causales que pueden influir en la adopción de alguna de las medidas señaladas (1171), que pueden acarrear a su vez, la suspensión o la terminación del respectivo contrato de trabajo. Normalmente se entrega al reglamento, la regulación de las cuasales de suspensión y caducidad de los títulos y licencias, así como las otras medidas que pueda adoptar la Administración respecto del personal aeronáutico. Algo similar ocurre en cuanto a los requisitos exigidos para optar a una licencia o a la renovación de la misma, puesto que materia tan minuciosa y cambiante, no puede quedar consagrada en los textos legales, dado que ello podría constituir un inconveniente para el desarrollo de la aviación (1172).

Algunos textos iberoamericanos, han enumerado ciertos requisitos para optar a licencias y demás certificaciones aeronáuticas (1173), pero el detalle de estas normas, no puede servirnos para tener una idea de conjunto sobre el cúmulo de disposiciones que rigen la materia, particularmente luego de la aparición del Anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago en 1944 y que se denomina "Licencias al Personal". Por esta causa, no entraremos en el análisis del conjunto de tales exigencias que, como se dijo, comprenden detallados requisitos de salud física y mental, conocimientos teóricos de aviación y experiencia mínima en el manejo de aparatos aéreos.

TITULO CUARTO. DEL COMANDANTE DE AERONAVE EN GENERAL.

112.-GENERALIDADES.-Ha dicho y con gran acierto BRAVO NAVARRO, que el cargo y las funciones del comandante de aeronave son ineludibles en el tráfico aéreo (1174); el comandante ocupa pues una posición clave en materia de aviación, constituyendo sin lugar a dudas, la figura más importante del personal aeronáutico (1175) y, su importancia deriva de la po-

sición que ocupa al frente de una comunidad muy particular, pequeña pero real y en cierta medida aislada, que requiere ineludiblemente, una autoridad que asegure el orden en su seno (1176).

Los autores intentan desde hace tiempo entregar un concepto acabado del comandante de aeronave, lo cual tropieza con serias dificultades generadas por la diversidad de funciones de tal sujeto : técnicas, jerárquicas, propias de autoridad, propias de funcionario público, económicas, propias de dependiente del explotador (en su caso), etc, y que a su vez, pueden revestir carácter público o privado.

A nuestro entender, el concepto debe abarcar todas las hipótesis en que puede hablarse de comandante de aeronave, aún aceptando el riesgo de menor precisión que ello puede traer aparejado.

GAY DE MONTELLA concibe al comandante, únicamente en función del transporte aéreo y, por tanto, aparte de otros atributos sería básicamente un "encargado de la empresa explotadora" (1177). Esta tendencia ha seguido también REGO FERNANDEZ, que definió al comandante como "el piloto miembro de la tripulación de vuelo, que, cumpliendo los requisitos de idoneidad necesarios, designado por el operador y amparado por el ordenamiento jurídico vigente, ejerce el mando a bordo, para la conducción segura y el gobierno legal de la aeronave, durante el tiempo necesario para cumplir la misión aérea a él encomendada" (1178). Esta concepción del comandante, ha sido objeto de crítica por VIDELA ESCALADA, que si bien la estima de valor por su calidad analítica, la considera restringida a quienes actúan en relación de dependencia frente a un explotador, excluyendo cualquiera hipótesis fuera de aquella en que el explotador designa al comandante (1179).

BRAVO NAVARRO concibe al comandante, como aquella persona habilitada técnica y legalmente para la dirección y conducción de una aeronave, en nombre propio o confiada por un tercero, en orden al cumplimiento de fines

públicos y privados (1180), con lo cual se supera el carácter restringido de las definiciones de GAY DE MONTELLA y de REGO FERNANDEZ. VIDELA ESCALADA siguiendo en términos generales el concepto de REGO FERNANDEZ contempla en su definición, la posibilidad de que el comandante sea al mismo tiempo el explotador (1181).

La definición del comandante de aeronave en el ámbito internacional, está todavía en una etapa meramente doctrinaria. Las normas de OACI, ni siquiera se refieren al "comandante de aeronave", sino al "piloto al mando", entendiendo por tal al piloto responsable del manejo y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo (1182). Es claro que tal concepto es valioso, porque denota la calidad de piloto que debe revestir el jefe de la expedición aérea y la responsabilidad que nace de la función jerárquica que ostenta (1183), pero estas notas no bastan para configurar por sí solas un concepto acabado del papel del comandante. La causa de tan escasas normas internacionales, arranca de la lentitud con que se ha debatido el Estatuto Internacional del Comandante de Aeronave, especialmente en sus aspectos privados. Los proyectos del extinguido Comité Internacional de Técnicos y Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), que comienzan ya en 1926 y que luego pasan al Comité Jurídico de OACI hacia 1947 (1184), aún no son objeto de discusión, por la negativa y oposición de la Asociación Internacional de Transportistas Aéreos (IATA) (1185). El Convenio de Tokio de 14 de septiembre de 1963, sobre Infracción y ciertos otros Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves, contiene un germen de estatuto del comandante, aunque orientado hacia la efectividad de las infracciones, a la seguridad, orden y disciplina de vuelo internacionales (1186). Recientemente, un grupo de trabajo creado por el Simposio Internacional sobre el Estatuto Nacional e Internacional del Comandante de Aeronave, celebrado en Madrid en diciembre de 1970, con el patrocinio del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Asociación Sindical Española de Pilotos de Líneas Aéreas, ha elaborado un "Anteproyecto de Estatuto Internacional del Comandante de Aeronave", aplicable únicamente al sector del transporte aéreo internacional (1187). De acuerdo con este anteproyecto, es comandante de aeronave el piloto que, reuniendo las debidas condiciones técnico-

legales está facultado para el mando de aeronaves de transporte, como encargado de la dirección aeronáutica, jefe de la expedición aérea y delegado de la autoridad del Estado (1188). Este nuevo concepto que por cierto, está restringido a un sector de la aviación, nos sirve sin embargo, para ir aproximándonos a una noción del comandante-que incluya las principales funciones que le son propias.

Otro aspecto que debe quedar suficientemente claro, es que la expresión "comandante" supone sólo una investidura y no una graduación especial, puesto que no existe diploma, licencia o habilitación de comandante de a bordo (1189). Tampoco es necesario, que el comandante asuma personalmente y en todo momento los mandos y demás dispositivos de control del aparato aéreo, bastará que esté revestido de la autoridad suficiente para dirigir la conducción del mismo y sea el responsable de la aeronave (1190), aparte de las demás funciones que de derecho le corresponden.

En Iberoamérica, son muy escasas las legislaciones que entregan una definición del comandante, por el contrario en su mayoría han optado por señalar los deberes y atribuciones de tan calificado sujeto. La ley brasileña es un típico ejemplo de esta tendencia y solo entiende la figura del comandante, como representante del explotador (1191). En el caso de España, si bien se sigue similar criterio, se añade que la designación del empresario, tiene por objeto el ejercicio del mando en calidad de autoridad y en condición de responsable de la aeronave, su tripulación, de los viajeros y equipajes, de la carga y del correo (1192). En el Código Argentino se afirma igualmente, que el comandante es designado por el explotador, del cual es representante; a falta de tal designación, se presume que el piloto al mando es el comandante de la aeronave (1193). Similar prescripción encontramos en los textos del Perú y del Proyecto de Código Latinoamericano (1194). Estas presunciones presentan la ventaja de poder determinar en todo momento al comandante y la adecuación de la legislación nacional a la terminología de OACI, en tanto se aprueba un estatuto internacional en esta materia.

113.-CARACTERES GENERALES DE LA FIGURA DEL COMANDANTE DE AERO-

NAVE.- La doctrina ha señalado diversos caracteres que concurren en la figura jurídica del comandante de aeronave y entre los cuales cabe citar en primer término, la necesidad imprescindible de que exista un comandante en toda aeronave (1195) La necesidad de un comandante rige aún en la hipótesis de las aeronaves sin piloto, puesto que requieren de alguien que las dirija desde tierra y aún en el caso de que la automatización de las aeronaves y de los demás equipos permitiese prescindir del comandante respecto de sus funciones técnicas, ello no podría ocurrir en relación con el gobierno interno del aparato, ni en cuanto a las relaciones con terceros (1196).

En Iberoamérica, las leyes aeronáuticas de Argentina, Brasil y Paraguay han considerado oportuno señalar que toda aeronave debe tener necesariamente a bordo, persona investida como comandante de la misma (1197), con lo cual se garantiza la existencia de un mando directo en el aparato, con el cometido de ejecutar de modo seguro, legal y eficaz la misión a realizar (1198); de ésta forma se sigue en líneas generales el ejemplo característico y de indiscutible tradición, que constituye el "capitan del buque" (1199). En suma, la presencia de un comandante calificado a bordo, reviste un interés público,⁽¹²⁰⁰⁾ en interés del Estado que en él prolonga su actividad y de los particulares, entre los cuales, el explotador es el primero.

La necesidad del comandante a bordo, implica que frente a cualesquier impedimento en viaje, deba ser sustituido por otro tripulante calificado y, a falta de tripulante idóneo, por otra persona que posea licencia o instrucción para el comando de aeronaves, aún cuando no integre la tripulación; esta necesaria sustitución, no ha sido reglada en las legislaciones iberoamericanas.

Desde el punto de vista jurídico, otra nota particular del comandante, es la "amplitud" y "elasticidad" de ésta figura, que abarca numerosísimas situaciones: el comandante poder ser, único tripulante, pasajero y piloto, puede ser jefe de la expedición aérea en aeronaves de gran capacidad de pasajeros, mercancías y numero-

sa tripulación, puede ser jefe de aeronaves públicas o de Estado, o comandar aeronaves privadas, científicas, de trabajos aéreos, deportivas, ect. (1201).

También señala BRAVO NAVARRO entre las notas típicas del comandante de aeronave, la "funcionalidad" de su desempeño, que, como ya dijimos no deriva de un título determinado, sino de la misión o función que asume (1202).

Otras características del comandante serían: la "singularidad" o caracter híbrido del poder de a bordo (1203), puesto que concurren a configurarlo múltiples normas de derecho público y privado, internacionales e internas; también ésta figura presenta singular "complejidad" derivada de la heterogeneidad de las funciones, poderes y obligaciones que importa y que pueden ser públicas o privadas, contractuales y legales (1204).

La función del comandante, es además, esencialmente "personal" e intransferible, salvo caso de impedimento absoluto en circunstancias normales, no caben delegaciones o subrogación alguna de responsabilidades; sólo es posible la delegación de cometidos en determinados miembros de la tripulación.

Se ha indicado como otra caracter del comandante, la "continuidad" en sus atribuciones, por cuanto puede ejercerlas, en tanto continúe en el mando del aparato aéreo, sin solución de continuidad (1205).

114.-REQUISITOS REQUERIDOS PARA SER COMANDANTE DE AERONAVE.-

Las condiciones requeridas para el desempeño del cargo de comandante, pueden agruparse en torno de la documentación necesaria y demás requisitos legales.

La documentación, entre la cual puede distinguirse: títulos, licencias y demás habilitaciones, fueron ya objeto de nuestro estudio (1206). Sólo agregaremos que, en el caso genérico de los pilotos (supuesto básico para el desempeño de la función de comandante), existe documentos especiales, según el tipo de aeronave: de planeador, de globo libre, de helicóptero, y otras que atienden a la magnitud de la responsabilidad inherente al car-

go u operación: piloto privado, piloto comercial, piloto comercial de primera clase, piloto de transporte de línea aérea; a ello habría que agregar las habilitaciones para vuelos por instrumentos en aviones y helicópteros (1207)

Entre los requisitos necesarios para el desempeño de la función de comandante, se ha citado, las condiciones relativas a conocimientos teóricos, experiencia técnica y aptitud psico-fisiológica (1208), **pero**, en verdad, éstos también son presupuestos de los documentos antes indicados y, como se dijo, son comunes a todo piloto. La edad mínima y máxima del piloto, es igualmente una exigencia de cada uno de los documentos aludidos. Sin embargo, las leyes, como la española por ejemplo, suelen agregar otros requisitos, como el pleno disfrute de los derechos civiles (1209) y la nacionalidad del piloto. Las exigencias de nacionalidad serán analizadas más adelante, en relación con algunos aspectos laborales del personal aeronáutico (1210).

La reglamentación también exige, que el comandante posea exhaustiva información, sobre las características de su aeronave y de su operación en circunstancias normales y anormales y, naturalmente, un conocimiento cabal de la ruta que debe volar (ésto último, en el caso de los pilotos de línea) (1211).

Ante el derecho, el requisito más trascendente del comandante, será el "comando legítimo" de la aeronave, o como dice BRAVO NAVARRO, la justificación de su título para conducir una aeronave determinada (1212). En aviación comercial, el título legítimo provendrá normalmente, de la designación hecha por el explotador, pero, también de su propio carácter del tal (1213). En la aviación sin fines lucrativos, o sin remuneración, el título legítimo podrá provenir de la condición de propietario, usuario, usufructuario o comodatario de la aeronave y, aún de la mera condición de socio, en el caso del que pilota un avión de su propio aeroclub.

Como puede comprobarse, existe múltiples hipó-

tesis, en que no existe una "designación del explotador", y por ello, resultaría impropio, generalizar el requisito del nombramiento por parte del operador, en todos los casos.

Cuando procede la designación del comandante por el operador, debe entenderse como una elección entre el personal de vuelo vinculado al explotador por un contrato de trabajo, entre aquellas personas que cumplan con los requisitos de idoneidad personal, exigidos en interés público por razones de seguridad (1214); sobre el procedimiento de designación, nos extenderemos más adelante (1215).

TITULO QUINTO. FUNCIONES DEL COMANDANTE DE AERONAVE.

115.-CLASIFICACIONES SOBRE LAS FUNCIONES DEL COMANDANTE.- Las funciones del comandante de aeronave, han sido clasificadas por TAPIA SALINAS, GULDIMAN, REGO FERNANDEZ y VIDELA ESCALADA, en cuatro grupos: técnicas, disciplinarias, oficiales (con representación del Estado) y comerciales (derivadas de las relaciones entre comandante y explotador) (1216). Debe tenerse presente, que REGO FERNANDEZ agrega una quinta categoría de funciones: las relacionadas con el deber de salvamento que tiene el comandante (1217), pero nosotros, de acuerdo con VIDELA, estimamos que éstas pueden ser incluidas, dentro de las funciones técnicas del comandante (1218).

BRAVO NAVARRO ha estudiado las funciones del comandante, en torno de sus relaciones con el empresario, como encargado de la dirección aeronáutica y , como delegado de la autoridad del Estado (1219), pero, en el presente trabajo, hemos preferido seguir la clasificación cuatripartita tradicional, que consideramos más acorde con la sistemática que requiere el tratamiento de las diversas funciones del comandante. Con todo, y tomando en consideración que las funciones comerciales antes indicadas, revisten caracteres peculiares que no son una constante en todo comandante de aeronaves, hemos preferido tratarlas en el título siguiente. A nuestro juicio, no cabe duda de que la característica más sobresaliente de las funciones comerciales del comandante, radica en el mandato legal y convencional que ostenta normalmente

· éste personaje en relación con el explotador y, no parece seguro sostener que éstas características concurren en el comandante que pilota su propia aeronave, o bien, que operen automáticamente cuando un socio comanda una aeronave del aeroclub al cual pertenece; por ello, estimamos justificado el tratamiento separado, de las antes citadas funciones comerciales, cuyo origen - como veremos - proviene normalmente de una relación de dependencia laboral que media entre explotador y el comandante de aeronaves.

116. -FUNCIONES TECNICAS DEL COMANDANTE.- Con las precedentes aclaraciones metodológicas, entraremos en el estudio de las funciones técnicas del comandante de aeronave, que, según nuestro criterio, son aquellas que tienen carácter esencial en la personalidad del mismo.

Las funciones técnicas del comandante, dicen relación con la conducción segura y eficaz de la aeronave en el cumplimiento de la misión aérea a realizar (1220), la cual, puede eventualmente derivar, en una función de búsqueda y socorro respecto de personas o aeronaves en peligro o accidentadas.

Pero, tal como sostiene REGO, en la conducción de la aeronave, debe distinguirse la "operación" o manejo seguro y eficiente de la aeronave, individualmente considerada y, el "tránsito" de los aparatos, o movimiento seguro, rápido y ordenado de las aeronaves en relación con las demás y con los posibles obstáculos; esto reviste singular importancia, puesto que el vuelo de las aeronaves en "áreas o espacios controlados" implica que el comandante debe - salvo excepciones - supeditar sus plenas atribuciones a las instrucciones de los servicios de control del tránsito aéreo y, ello influye decisivamente en el régimen de responsabilidad (1221).

La doctrina está acorde, en que las funciones técnicas del comandante, no se limitan al período o "fase de vuelo", sino que abarcan además, las etapas de "pre-vuelo" y "post-vuelo" y en éste aspecto, el anteproyecto de "Estatuto Internacional sobre el Comandante de Aeronave", de reciente publicación (1122), constituye un

valiosísimo instrumento orientador para el jurista.

Tal como ocurre en relación con las demás funciones del comandante, la misión de conducción segura y eficaz del aparato, está influida por el atributo jerárquico del comandante, que es la suprema autoridad a bordo, en cuanto a la maniobra y dirección del aparato (1223). La función técnica del comandante, unida al estatuto jerárquico antes indicado, se traduce jurídicamente, en una cantidad de derechos y deberes con que la ley trata de delimitar su misión y responsabilidad en tales aspectos.

La doctrina ha analizado latamente, las facultades y deberes que posee el comandante de aeronave para el cumplimiento de sus funciones técnicas (1224) y no es del caso insistir en el presente trabajo, en tales aspectos. Nos limitaremos pues al estudio de la legislación iberoamericana sobre la materia, que dista mucho de ser completa o uniforme en éste aspecto.

117.-FUNCIONES DEL COMANDANTE EN LA FASE DE PRE-VUELO.- La primera función técnica del comandante en la etapa de pre-vuelo, será la programación de toda la operación aérea que vá a emprender. Esto supone que el comandante deberá conocer de antemano las leyes y reglamentos de navegación y tránsito aéreo vigentes en los espacios aéreos donde deba penetrar y así lo disponen categóricamente los textos aeronáuticos de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Perú (1225). También deberá conocer el comandante, las zonas restringidas o prohibidas al vuelo y las demás características de la ruta, para lo cual dispone de los A.I.P. (publicaciones de información aeronáutica que emanan de las autoridades competentes). Este último deber aparece consagrado en las leyes de El Salvador, Nicaragua y Portugal (1225).

La programación del vuelo supone la elaboración de un documento reconocido internacionalmente y que se denomina "plan de vuelo" y cuya preparación se exige preceptivamente en las leyes aeronáuticas de México y Panamá (1227). El comandante puede delegar la labor de preparar el plan de vuelo, pero, deberá hacerlo suyo y aceptarlo mediante su firma, porque no puede pretender luego, ampa-

tarse en errores de programación ajena. Para la adecuada programación del vuelo, el comandante debe asesorarse con los encargados de suministrarle toda la información, meteorológica, de cartas aeronáuticas, de itinerarios, de infraestructura y de comunicaciones, siendo responsable de la utilización de tales datos (1228). Las leyes de Argentina, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Paraguay y el Proyecto de Código Latinoamericano, disponen que es obligación del comandante (antes de partir), asegurarse de las condiciones de vuelo de la ruta (1229).

De acuerdo con la ruta a seguir y las condiciones de la misma, el comandante debe optar por sujetarse a las condiciones de vuelo visual (VFR) o a las condiciones de vuelo por instrumentos (IFR), tal como dispone la ley panameña (1230) y de ello deberá quedar constancia en el plan de vuelo respectivo. También el comandante debe optar entre el vuelo en espacio aéreo controlado o fuera del mismo, según lo cual, el vuelo queda sometido a reglas diversas.

Preparado el plan de vuelo, debe ser sometido a la aprobación de la autoridad aeronáutica competente antes de emprender el vuelo (1231).

Tampoco puede el comandante iniciar la operación de la aeronave, sin haberse asegurado personalmente, sobre la eficiencia del aparato, tal como disponen las leyes de Argentina, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Paraguay y también el Proyecto Latinoamericano (1232). Sin embargo, en atención a la división de funciones, parece justo aceptar que corresponde a un oficial licenciado de mantenimiento otorgar el visto bueno sobre el estado de la aeronave (1233) y, en consecuencia recibida tal autorización el comandante solo debe hacer las comprobaciones que sean preceptivas para el piloto según las normas de operación de cada tipo de aeronave.

En conocimiento de las condiciones de la ruta, entre las cuales adquieren gran importancia las de orden meteorológico y del estado de funcionamiento del aparato, el comandante debe decidir si emprende el vuelo; en caso contrario lo retracará, suspenderá o cancelará definiti-

vamente. Las leyes de Argentina, Brasil, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Paraguay y el Proyecto Latinoamericano, establecen que en caso de fallas en la seguridad de la aeronave o en las condiciones de vuelo, el comandante no debe emprender éste último (1234).

Antes de partir, el comandante ha de supervisar la adecuada distribución, peso y documentación de las mercaderías cargadas, para lo cual puede asesorarse con un oficial titulado de operaciones de tierra que deberá dar un visto bueno (1235). En las leyes de El Salvador, Honduras, Nicaragua y Panamá y en el Proyecto Latinoamericano, también se impone el deber de supervigilar la estiba al comandante (1236).

Si la aeronave transporta pasajeros, el comandante deberá hacer comprobar que éstos vayan debidamente asegurados por dispositivos ad-hoc (ejemplo, cinturones de seguridad) y que no excedan en número, de los autorizados según el certificado de aeronavegabilidad respectivo (1237).

Es también misión del comandante antes del despegue, comprobar según los datos que le suministre el personal de cabina y los manifiestos de la carga, que el peso total de la aeronave, no exceda del peso máximo al despegue, según el certificado de aeronavegabilidad.

Además, el comandante deberá comprobar que la tripulación reúna el número, idoneidad, decoro y condiciones de salud suficientes, según exija la expedición correspondiente (1238).

Por último, deberá asegurarse de que la aeronave y su tripulación, tienen la documentación que corresponde según las normas vigentes y así lo disponen las leyes aeronáuticas del Brasil, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y también el Proyecto Latinoamericano (1239).

118.- FUNCIONES DEL COMANDANTE EN LA FASE DE VUELO. - En la fase de vuelo, la primera misión del comandante será cumplir en todo momento, toda la reglamentación de tránsito aéreo y demás normas de policía del aire, tal como disponen las

Como deber esencial de esta etapa, el comandante deberá poner todos sus esfuerzos y atención en la dirección de la conducción de la aeronave, disponiendo para ello de todos los arbitrios legítimos para hacerla segura y eficaz, en forma de llevar a feliz término la misión, sin sacrificios de vidas, de bienes o de su aeronave. Las leyes de Argentina, Brasil, Chile, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Uruguay y el Proyecto Latinoamericano, facultan al comandante de la aeronave en vuelo, para adoptar cualesquiera medida, para dar seguridad al vuelo (1241).

El comandante habrá de cumplir sus funciones técnicas, de acuerdo con los procedimientos de seguridad internacionales (1242) y acatando las instrucciones de los servicios de tránsito aéreo. Esto último lo disponen expresamente, los textos de Brasil y Panamá (1243). Solo es permitido vulnerar tales instrucciones, en caso de que con ellas se ponga en peligro la seguridad de la aeronave, como la señala la ley panameña (1244).

El comandante deberá observar fielmente el plan de vuelo aprobado por la dependencia competente y así lo señalan las leyes brasileña y mexicana (1245); con todo, es posible alterar o cambiar el plan de vuelo, previa notificación y aceptación del órgano de tránsito aéreo que corresponda, para ello el comandante tiene derecho a información permanente de tales servicios.

El comandante puede utilizar cuantas ayudas a la navegación en servicio solicite o existan en ruta y la asistencia en aeropuertos, que sea necesaria (1246). Está facultado para alterar o modificar la ruta en caso de exigirlo la seguridad del aeronave, para ello puede utilizar el aeropuerto previsto en el plan de vuelo (de alternativa) o cualesquiera otro en caso de necesidad (1247). Las leyes de El Salvador, Honduras, Nicaragua y Panamá, han facultado al comandante, para variar la ruta por caso fortuito o fuerza mayor (1248).

Finalmente, numerosas legislaciones, le otorgan

al comandante, la facultad de hacer echazón de las mercancías y equipaje, en caso de necesidad; entre estas leyes podemos citar las de Argentina, Brasil Chile, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Portugal (1249); la ración citada ley paraguaya, ha dispuesto de que en caso de echazón deberá comenzarse arrojando las cosas de menor valor, siempre que la elección sea posible.

Eventualmente y ante el requerimiento de las autoridades o de la propia aeronave accidentada o en peligro, el comandante de aeronave tiene el deber de prestar colaboración en la búsqueda y socorro de aeronaves siniestradas. El Código de Ar del Brasil extiende este deber, respecto de toda persona en peligro, sea en tierra, en el mar o en el aire, siempre que se lo pueda prestar, sin peligro para la seguridad de la propia expedición aérea (1250). En las leyes de Argentina, Brasil, Colombia, Rep. Dominicana, Chile, Paraguay y Uruguay, el comandante tiene obligación de colaborar en la búsqueda de aeronaves presuntamente accidentadas; ⁽¹²⁵¹⁾ además se le impone deber de socorro en las leyes de Argentina, Colombia, Chile, Rep. Dominicana y Ecuador (1252).

119.- FUNCIONES DEL COMANDANTE EN LA FASE DE POST-VUELO.- En

el período posterior al vuelo, el comandante habrá de tomar las medidas necesarias para estacionar su aeronave en lugar seguro, solicitando los servicios de aeropuerto que sean necesarios.

En caso de existir peligro luego de un aterrizaje, el comandante está obligado a permanecer en su puesto, hasta después de hacer tomado las medidas útiles para poner a salvo los pasajeros, tripulación y los bienes que se encuentran a bordo y para evitar daños en la superficie. Este deber rige también en la etapa de vuelo, si la situación peligrosa se hubiere producido en ése momento. Así lo entiende las leyes argentina y paraguaya y el Proyecto de Código Latinoamericano (1253).

El comandante deberá desembarcar el pasaje, en lugar idóneo al término del viaje y entregar, la aeronave, equipaje, carga y correo a la persona designada por el explotador y, en subsidio, a la autoridad competente del aeropuerto. Igualmente deberá informar a las autoridades y explotador, de las incidencias del vuelo y de las situaciones meteorológicas que sean de interés para la aeronavegación, a la oficina respectiva. Deberá facilitar la inspección o la investigación que las autoridades deseen hacer a bordo de la aeronave y debe responder a los interrogatorios a que sea sometido, en averiguación de hechos relacionados con la aeronave y la operación a la misma (1254). En todo caso tendrá derecho a las garantías individuales y de procedimiento que le acuerden las leyes locales y a comunicarse con la autoridad consular que corresponda (1255).

120.- FUNCIONES DISCIPLINARIAS DEL COMANDANTE.- Las funciones disciplinarias del comandante, derivan de la autoridad de que está revestido por la ley, y las ejerce directamente respecto de los tripulantes, sobre los cuales ejerce poder jerárquico y también sobre los pasajeros que, por expresa disposición de la ley, le deben acatamiento y respeto en su calidad de jefe de la expedición aeronáutica (1256).

La existencia de una verdadera comunidad durante el vuelo, ha exigido crear una autoridad a bordo, encargada de velar por el orden y la disciplina de sus integrantes, como requisito fundamental de la seguridad en la operación aérea (1257).

El comandante impone directamente la disciplina sobre la tripulación, tal como expresan los textos de Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Portugal y el Proyecto de Código Latinoamericano (1258); en virtud de la relación de subordinación, puede impartir órdenes a los miembros de la tripulación, cuyo cumplimiento es preceptivo. Según la ley paraguaya y el Proyecto Latinoamericano, el comandante puede encomendar transitoriamente a un tripulante, servicios distin-

tos de aquellos que integran los deberes normales de su empleo (1259). Siempre en relación con la tripulación, el comandante está facultado para suspender de funciones a cualquiera de sus miembros por causa grave y así lo señalan las leyes de El Salvador, Honduras, Nicaragua y Panamá (1260).

La autoridad del comandante respecto de los pasajeros, no se impone en razón de la dependencia, puesto que éstos se encuentran ligados al explotador, por un contrato de transporte que no genera tal dependencia (1261), sino, que deriva del poder que la ley le asigna, no tanto en caracter de delegado del poder público, sino más bien como una facultad inherente al cargo que ocupa. Por lo tanto, los pasajeros tienen el deber de cumplir las instrucciones que el comandante les transmita por sus subordinados, con el objeto de llevar adelante la operación aérea (1262). En Iberoamérica, los textos argentino, brasileño, colombiano, cubano, chileno, salvadoreño, español, honduraño, mexicano, nicaraguense, panameño, paraguayo y portugués y el Proyecto Latinoamericano, reconocen al comandante autoridad sobre los pasajeros en el transcurso del viaje (1263).

En uso de sus atribuciones disciplinarias, el comandante puede desembarcar a cualesquiera persona o cosa, que atente en contra de la disciplina o la seguridad de vuelo y , así lo confirman, las leyes de Brasil, Paraguay y el Proyecto Latinoamericano (1264).

En el ejercicio de su poder disciplinario, el comandante está obligado a cumplir y a hacer cumplir las leyes, reglamento y demás órdenes oficiales y la ley colombiana así lo dispone (1265).

El poder disciplinario del comandante comienza con el embarque de los pasajeros y, terminará sólo en el momento del desembarque, en el punto donde finaliza el viaje, tal como lo indica el Proyecto Latinoamericano (1266). En atención a ello, el comandante, puede oponerse al embarque de personas y aún de carga, que pongan en peligro la seguridad o la higiene a bordo. Así lo es-

tablecan las leyes aeronáuticas de El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay y el Proyecto Latinoamericano (1267).

El Código de Ar del Brasil, ha extendido las facultades de disciplina del comandante en caso de aterrizaje forzoso, hasta la llegada de las autoridades competentes (1268), lo cual parece muy conveniente para evitar la indisciplina en el tiempo intermedio.

Las facultades disciplinarias del comandante se amplían, en caso de cometerse delitos a bordo y, en atención al peligro que ello puede representar para la seguridad de la aeronave, las leyes de El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá y el Proyecto Latinoamericano, le facultan para proceder al arresto de los presuntos delincuentes, con el objeto de que los ponga a disposición de las autoridades competentes, en el sitio del próximo aterrizaje (1269). Para hacer aún más eficaz la colaboración con la justicia, el Proyecto Latinoamericano, asigna al comandante, el deber de reunir los efectos y demás pruebas del delito, para entregarlos a las autoridades correspondientes (1270).

Finalmente, y tal como señala el anteproyecto de Estatuto Internacional del Comandante de Aeronave, es conveniente, que en el caso de haberse producido sedición a bordo, o apoderamiento ilícito de la aeronave, el comandante sea repuesto en sus funciones y poderes, por la autoridad pública competente, tomando en cuenta la opinión de aquel, con el objeto de evitar males mayores a todos los interesados en la operación aérea (1271).

121.-FUNCIONES DEL COMANDANTE COMO OFICIAL PUBLICO.- La doctrina también asigna al comandante de aeronave, ciertas funciones complementarias, que son el producto de una delegación de la autoridad del Estado. En tal carácter, el comandante actúa como un verdadero agente público, como órgano del Estado (1272), aunque no llega a revestir propiamente, el carácter de funcionario público, dado que no se encuentra incorporado en la Administración.

Se trata de funciones complementarias y even-

tuales, que el comandante debe desempeñar a falta de otra autoridad a bordo y, que tal como señala SAMPAIO DE LACERDA, cobran cada vez más importancia, por los progresos de la aviación que hoy efectúa muy largos vuelos, por lugares desiertos, deshabitados, helados, ect (1273).

Se han señalado como funciones públicas del comandante, las de migración, sanidad y aduana, con lo cual cumpliría misiones derivadas del poder de policía del Estado (1274). Sin embargo y a nuestro juicio, el comandante sólo debe colaborar con las autoridades pertinentes en las materias aludidas y para ello no está investido de poderes especiales, aparte de tener el deber de denunciar posibles infracciones de migración, sanitarias o aduaneras.

Las más típicas funciones públicas que cumple el comandante de aeronave, son las de sustituto del "oficial civil" o de "estado civil", en relación con los nacimientos, y defunciones y con los matrimonios y testamentos que se producen a bordo.

Los nacimientos y defunciones, son hechos jurídicos de gran trascendencia y parece importante que se confíe al comandante, la atribución de proporcionar alguna constancia, que acredite el hecho ocurrido y sirva de orientación en la inscripción definitiva que ha de practicarse en los registros pertinentes. VIDELA afirma, que en ésta materia, corresponden al comandante dos deberes fundamentales: la "anotación" del nacimiento, defunción o desaparición de una persona y, la "comunicación" oficial del hecho a la autoridad de tierra competente, con el objeto de que se preactúen los asientos respectivos en los registros correspondientes (1275). En Iberoamérica, sólo las leyes de Argentina, Brasil, El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Paraguay y Venezuela y el Proyecto Latinoamericano, mencionan expresamente el deber que tiene el comandante, en el sentido de registrar en los libros de a bordo, los nacimientos y defunciones ocurridos, remitiendo copia de las anotaciones a la autoridad competente (1276). La ley argentina y el Proyecto Latinoamericano agregan, que en caso de muer-

te de tripulantes o pasajeros, el comandante tiene el deber de custodia e inventario, respecto de los bienes del fallecido, que deberán ser entregados a la autoridad competente, en la primera escala (1277); el código brasileño contiene una norma similar, aunque ésta última omite el deber de custodia respecto de los bienes del difunto (1278).

Las anotaciones de nacimiento y defunción, tienen valor probatorio, pero según BEAUBOIS y VIDELA ESCALADA, no llegan a constituir las actas registrales de estado civil (1279), puesto que de todos modos habrá que practicar, las anotaciones respectivas en tierra.

En relación con los matrimonio y testamentos, que por cierto revisten el carácter de actos jurídicos voluntarios, la doctrina discute acerca de si pueden o no ser autorizados por el comandante, que actúa como sustituto del oficial de estado civil (1280); entre nosotros, VIDELA ESCALADA se pronuncia por un criterio intermedio, según el cual, sólo se aceptaría el otorgamiento o celebración de testamentos o matrimonio "in extremis", con lo cual se atiende a la intención que guía al codificador argentino (1281).

Las leyes de Argentina, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Venezuela y el Proyecto de Código Latinoamericano, han facultado al comandante para intervenir en el otorgamiento de matrimonios y testamentos, imponiéndole el deber de remitir copia de las constancias de los libros de a bordo a la autoridad competente (1282).

Finalmente, las leyes de España y Paraguay, si bien mencionan la hipótesis del matrimonio, han omitido el caso de los testamentos y, por ello, debe entenderse, que según tales leyes, no es atribución del comandante el autorizarlos (1283). Esta omisión, puede deberse a la mayor dificultad que reviste el otorgamiento de testamentos a bordo de una aeronave; parece evidente, que el legislador debe establecer algunas formalidades especialmente adecuadas al singular vehículo donde se vá a testar, ya que de lo contrario, la norma sólo podría producir testamentos inútiles, por vicios de forma.

TITULO SEXTO. RELACIONES ENTRE COMANDANTE Y EXPLOTADOR.

122.-GENERALIDADES.- En todos aquellos casos en que la persona del comandante no se confunde con la del explotador de aeronaves (situación normal en el caso del comandante de aeronaves de transporte), surge un cúmulo de relaciones jurídicas, que han dado origen a una cuarta categoría de funciones del comandante, que la doctrina agrupa bajo el nombre de "funciones comerciales" o de "representación del explotador u operador" (1284).

Es evidente que el vínculo inicial entre explotador y comandante, surge como afirma BRAVO NAVARRO, de un vínculo contractual "sui generis", como es el contrato de trabajo, del cual derivan los normales efectos de dependencia y subordinación del comandante respecto del explotador, el deber de protección económico-social que debe éste a aquél y la individualización de las partes (1285).

Sin embargo, éste contrato de trabajo no sirve por sí sólo para precisar el verdadero alcance de los vínculos jurídicos que unen a las partes. Los deberes y obligaciones técnicas, disciplinarias y de oficial público, antes analizadas, se encuentran reguladas por la ley y el contrato laboral, no puede alterarlas ni modificarlas en manera alguna, porque son de orden público. Un explotador que se amparase en su condición jerárquica respecto del comandante, no podría por ejemplo, obligar a éste último, a la ejecución de un vuelo, en contravención a los reglamentos de circulación aérea o de las instrucciones de los servicios de tránsito aéreo.

Como puede verse, el vínculo que une al comandante con el explotador, es una figura compleja, dotada de una fisonomía propia, por los aspectos públicos y privados que se acumulan en su contenido (1286) y que le diferencian del estatuto del resto de la tripulación, que normalmente se encuentra sometida a un estatuto privado (1287).

Además de cuanto se ha expresado, debe tenerse en cuenta, que normalmente no bastará el mero contrato laboral, para precisar en el caso del comandante, el verdadero contenido de sus facultades como dependiente del explotador. En efecto, el contrato no incluirá de suyo, el deber de comandar aeronaves, sino, exclusivamente la obligación de pilotarlas. El comando de la aeronave es el resultado de una designación, que genérica o específicamente hace el explotador para cumplir determinadas operaciones aéreas que él decida, dentro del ámbito del respectivo contrato.

Contrato y designación o nombramiento, justifican básicamente, la introducción del comandante dentro del marco legal que regula el conjunto de derechos y deberes que le son propios. De ésta suerte, un piloto contratado y luego designado para el comando en determinada misión aérea, sólo está investido en aquella misión y no en otra, de los poderes y facultades inherentes al comandante de aeronave; si un piloto asumiera el comando de un aparato del explotador, sin haber sido designado para ello, no se encuentra investido de las facultades propias del comandante de aeronave y, peor aún, incurriría en ilícito penal, conforme al artículo 60 de la ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea en España. En las leyes de Argentina, El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Venezuela, aparece de manifiesto, la necesidad de que el comandante sea designado, investido o nombrado por el explotador (1288).

123.-LA REPRESENTACION LEGAL Y CONVENCIONAL DEL EXPLOTADOR.-

Aparte de las funciones técnicas, disciplinarias y de oficial público, antes estudiadas, el comandante previamente designado, reviste atribuciones de representante del explotador, para ejecutar ciertos y determinados actos jurídicos en virtud de normas legales o, eventualmente, en atención a un mandato convencional que, otorgado por el explotador y aceptado por el comandante, extiende las facultades inherentes al cargo.

No puede verse representación legal o convencional del explotador, en los "hechos" ejecutados por el comandante, en el ejercicio de sus funciones técnicas; de éstos hechos es responsable el explotador, en virtud de

culpa "in eligendo" o "in vigilando" o, como dice BRAVO NAVARRO, en atención al principio "ejus commoda, eius incommoda" (1289); porque el explotador, como beneficiado con las actuaciones positivas del comandante, debe concurrir a indemnizar los daños y perjuicio causados por el desempeño negativo de su dependiente.

Tal como adelantamos recién, el comandante inviste por disposición de la ley, una representación legal del explotador, en virtud de la cual puede efectuar determinados actos jurídicos sin consultarle y, obligándolo ante terceros. El explotador, que es libre al contratar y al designar el comandante, es legal y forzosamente representado por éste, en ciertos casos. Es ésta una representación legal, necesaria, forzosa e inderogable por cláusula contractual (1290).

La aludida representación, es legal, porque existe en virtud de ley y aún en el silencio del contrato laboral o de otras convenciones netre las partes; es necesaria porque deriva de la imposibilidad material en que se encuentra el explotador para contratar en su propio beneficio en todas las etapas que pueden comprender todas las expediciones aéreas que de él dependen. La representación referida es además forzosa e inderogable, porque el comandante está investido de ella, aún contra la voluntad del explotador y a pesar de una cláusula convencional en contrario.

El carácter de representante legal del explotador, es aceptado por la gran mayoría de los autores, como DANTE, DOMINEDO y CHAVEAU (1291) y entre nosotros, por GAY DE MONTELLA y por VIDELA ESCALADA (1292).

Con todo, la extensión de tal representación legal, no es de gran amplitud y, en términos generales se reduce a la celebración de los actos y contratos que sea necesarios para llevar a feliz término la misión aérea encomendada, pero, sólo rige en ausencia del explotador o de representantes de éste, especialmente facultados para celebrar dichos actos y contratos.

Puede apreciarse que, la representación legal que inviste el comandante, es eficaz en proporción inversa a la presencia real o jurídica del explotador en un sitio determinado. La ausencia del explotador o la existencia de un simple agente para la venta de pasajes, hace plenamente eficaz la representación legal indicada.

En virtud de la representación legal, el explotador quedará obligado, desde el momento en que el comandante de aeronave pacte o contrate en su calidad de tal, puesto que no actúa como apoderado, sino en atención al cargo que ostenta(1293). A tales efectos, parece conveniente que el nombramiento investidura del comandante figure en la documentación de a bordo, tal como dispone la ley argentina (1294).

En Iberoamérica, solo la ley uruguaya ha delimitado con exactitud la amplitud de los poderes legales del comandante, al expresar que sus facultades puede ejercerlas en aquellos lugares, donde no se encuentre un agente permanente o un representante comercial del explotador (1295).

En cuanto a la "intensidad" de la representación legal, debemos mencionar ante todo el texto de Perú, que intentando solucionar cualesquiera dificultad derivada de la ausencia del explotador, llega a disponer que, la empresa delegará en el comandante (genéricamente) sus atribuciones y responsabilidades (1296). Esta norma puede ser objetada por incompleta y causante de confusiones, porque de una parte parece excesivo que la empresa delegue toda suerte de atribuciones en el comandante y de otra, parece impropio, hablar de delegación de responsabilidades que solo pueden gravitar sobre el explotador. En cambio, los textos de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y el Proyecto Latinoamericano, facultan al comandante para hacer las compras y demás gastos que sean necesarios para la prosecución del viaje(1297) y las leyes argentinas, paraguaya y el mencionado Proyecto, recalcan que en tales facultades se comprenden las compras y gastos hechos en salvaguardia de pasajeros, equipajes, equipos, mercaderías y correo(1298). Por su parte, la ley uruguaya y el Proyecto de Código Lati-

noamericano, agregan que la representación legal abarca igualmente, los gastos de reparaciones de la aeronave, indispensables para continuar viaje (1299).

En las leyes paraguaya y uruguaya, se faculta legalmente al comandante para tomar dinero en préstamo para contratar reparaciones, para continuar viaje y para seguridad de pasajeros y mercancías (1300), en tanto el código brasileño, le autoriza para recabar dinero para las comparas que sean menester para la continuación del viaje (1301).

Por otra parte, si el comandante puede desembarcar a cualquier tripulante que ponga en peligro la seguridad de la aeronave, también debe estar facultado para contratar a lo menos transitoriamente a los reemplazantes hasta el término del viaje, obligando igualmente al explotador (1302) y así lo reconoce el Proyecto de código Latinoamericano (1303).

Cierto sector de la doctrina entre el cual puede citarse a GAY DE MONTELLA y SAMPAIO, han sostenido, que el comandante estaría además investido de una representación procesal de origen legal (1304), tal como ocurre en el código brasileño, que le faculta para usar los medios procesales que requiera para la garantía de sus actos y derechos y de los intereses del propietario o explotador de la aeronave (1305); pero nosotros, siguiendo a VIDELA, estimamos inconveniente que el comandante pueda actuar en juicio en nombre del explotador (1306), presentar y aceptar demandas, transigir, etc, porque su misión central es el comando de la aeronave y debe respetársele su vocación eminentemente técnica.

Para completar las facultades del comandante, nada impide que el explotador pueda otorgarle un mandato adicional, un propio y verdadero mandato (1307), civil o mercantil, que se perfeccionará por la aceptación del comandante; esta posibilidad está contemplada en la ley uruguaya y también en el código argentino, cuyo texto exige, que tales poderes adicionales figuren en la documentación a bordo de la aeronave (1308).

Finalmente, algunas leyes consideran oportuno, aclarar las funciones del comandante, en relación con la carga transportada; a tal efecto los autores franceses atribuyen al comandante la calidad de consignatario de la carga, que derivaría de las viejas normas navales (1309), según las cuales el capitán del buque paseaba su embarcación comerciando por los mares. Según VIDELA, sólo cabe llamar consignatario o depositario de la carga, al comandante que es a la vez el explotador de la aeronave y sólo en esta última calidad (1310). En Iberoamérica, los textos del Brasil y el Uruguay han considerado al comandante solo un depositario de la correspondencia y equipaje (1311). Con todo, parece oportuno señalar, que el comandante en tanto dependiente del explotador, es responsable de la custodia de la carga hasta su entrega al representante del explotador y en su defecto a las autoridades; esto se ve confirmado en el Proyecto Latinoamericano, según el cual, el poder del comandante sobre la carga, subsiste durante el tiempo en que se encuentra bajo su custodia (1312). El Código ha declarado, que el comandante de aeronave es responsable de la conducción y seguridad de los valores, mercaderías, equipajes y sacas postales, de conformidad con la ley y reglamentos oficiales en vigor y las instrucciones del propietario o explotador (1313); de acuerdo con ello, puede considerársele custodio de las especies transportadas.

TITULO SEPTIMO. RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE Y TRIPULACION.

- 124.-GENERALIDADES.-Ha sido BRAVO NAVARRO, quien ha estudiado sistemáticamente entre nosotros, el régimen de responsabilidad del comandante de aeronaves (1314). Sin embargo debemos tener presente, que en esta materia el desarrollo de los estudios doctrinarios, no guarda relación con el tratamiento que los textos legislativos han dado al tema. En Iberoamérica puede apreciarse que, si bien los textos legales han procurado detallar los derechos y deberes del comandante, en materia de responsabilidad guardan silencio en su mayoría y es muy sugestivo, que el código argentino así lo haga. El código brasileño sólo alude a las responsabilidades del comandante, en

relación a la conducción técnica de la aeronave(1315). Un último grupo de leyes adopta un criterio según el cual, el comandante es responsable total de la dirección aeronáutica, de la tripulación, pasajeros, carga y correspondencia, desde que se haga cargo de la aeronave para comenzar el vuelo y, hasta que entrega aeronave, pasajeros, carga y correo a quien corresponda; entre estas leyes puede citarse las de : El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela (1316), que guardan notable semejanza en el fondo. Esta última tendencia del legislador, ha sido objeto de críticas por parte de la doctrina española, puesto que lo absoluto de la redacción, no precisa exactamente el alcance de la responsabilidad del comandante en las diferentes circunstancias que pueden presentarse (1317). De acuerdo con lo expuesto hasta aquí, puede afirmarse que los textos iberoamericanos no han dado un tratamiento completo ni exhaustivo al problema de las responsabilidades del comandante de aeronave. Una causa de esta omisión de los legisladores creemos encontrarla, en la tendencia de los convenios internacionales y de los textos internos, a sustituir la responsabilidad del comandante por la responsabilidad del explotador aeronáutico, en tal forma, que la responsabilidad de áquel resultaría ser ordinariamente la excepción a las reglas generales, según veremos a continuación.

- 125.-RESPONSABILIDADES EN QUE PUEDE INCURRIR EL COMANDANTE DE AERONAVE.-Un primer aspecto de interés, es el relacionado con la responsabilidad criminal del comandante y que naturalmente se vincula en forma directa con la conducta dolosa o culpable tipificada por la ley. Siendo la responsabilidad penal, esencialmente personal, el comandante que en el ejercicio de su cargo incurre en una figura típica, sea ésta constitutiva de delito común o de un delito específicamente aeronáutico (doloso o culposo), deberá responder criminalmente, conforme a las normas penales generales y especiales(1318), cuyo estudio no nos hemos propuesto en esta tesis.

Aparte de la responsabilidad criminal, el comandante puede incurrir en responsabilidad ante la autoridad administrativa, por actuaciones antireglamen-

tarias o ilegales, que no alcanzan a constituir delitos dolosos o culposos, pero que pueden ser reprimidos en vía administrativa por órgano público competente. Cuando la normatividad vigente exige cierta conducta al comandante, sea en relación con las reglas de circulación aérea o con otras disposiciones de régimen policial, aduanero, sanitario, etc, aquel no podrá vulnerarlas sin dar origen a las sanciones previstas, que pueden ser establecidas específicamente, o bien quedar entregadas al prudente arbitrio de la autoridad. De esta forma, el comandante podría incurrir en multas aplicadas en vía administrativa o también en amonestaciones o suspensión o cancelación de sus licencias y demás documentación que le habilita para el desempeño de su cometido. Esta responsabilidad que BRAVO denomina "gubernativa" (1319) y que nosotros preferimos denominar "ante la administración", es también enteramente personal.

En materia de responsabilidad civil, el problema resulta mucho más complejo, porque, tal como señala BRAVO NAVARRO, los textos internacionales y nacionales, han sido extremadamente parcos al regular precisa y específicamente la cuestión (1320). En ésta materia, el comandante está llamado a responder de los efectos dañosos que provengan de su conducta dolosa o culpable en la medida en que la ley nacional o el convenio internacional aplicables al caso, excluyan la responsabilidad del explotador y por tanto, no podríamos entrar a dar soluciones generales o particulares sin hacer un estudio detallado, país por país sobre el régimen de responsabilidad del explotador u operador de aeronaves, materia que escapa a los límites de ésta tesis. Por ejemplo, en España, el explotador responderá del caso fortuito, y aún, de los daños que provengan de acciones u omisiones suyas o de sus dependientes, dolosas o culpables, ya que los textos vigentes adoptan un sistema de responsabilidad objetiva, por el riesgo creado; la ley española excluye la responsabilidad del explotador en caso de uso ilícito de la aeronave, siempre que se

pruebe, que le fué imposible impedir el referido uso ilegítimo (1321). En el sistema español, el explotador no podrá eximirse de responsabilidad probando que tanto él como sus dependientes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fué imposible tomarlas, como se establece en la ley argentina (1322); es más, la ley española dispone que, en caso de probarse el dolo o culpa grave del explotador o de sus dependientes, el primero responderá sin límites de responsabilidad (1323). Siempre en materia de culpa contractual, la ley brasileña adopta también el sistema de responsabilidad objetiva, como una norma general en el transporte remunerado, en tanto tratándose de transporte gratuito, la responsabilidad está sujeta a la prueba de la víctima o de sus beneficiarios en cuanto a la culpa o dolo del transportista o de sus mandatarios (entendemos dependientes) (1324). De otra parte, leyes más antiguas, como es el caso del texto chileno, extraordinariamente atrasado en ésta materia, dispone que, de los daños causados por las aeronaves a personas o cosas (responsabilidad contractual y extracontractual), responden solidariamente el explotador, el comandante y el autor del daño (1325); ésta responsabilidad es total, (1326), porque el texto chileno no ha limitado la responsabilidad aeronáutica.

Con ésta somera relación de varios textos citados a modo de ejemplo, vemos confirmada nuestra afirmación anterior, en el sentido de que la responsabilidad civil del comandante, puede considerarse en estrecho vínculo con el sistema global de responsabilidad adoptado por cada texto nacional en cuanto a la responsabilidad del explotador. Tal sistema influirá ciertamente en las diversas hipótesis que señalan los autores, como son el caso de: responsabilidad civil emana de la responsabilidad criminal, lo daños a terceros en la superficie o por abordaje y los daños causados a las personas, carga y equipajes con ocasión del transporte.

Tratándose del supuesto de representación del

explotador por el comandante, parece lógico distinguir entre representación legal y representación voluntaria, eventual o contractual del comandante. En el último supuesto indicado y se trate de mandato civil o mercantil, el comandante, de conformidad con las normas pertinentes, obliga a su mandante, mientras actúe dentro de las facultades que le han sido conferidas. Si se trata en cambio, del ejercicio de la representación legal restringida que inviste el comandante, para efectuar gastos en pro de la continuación del viaje y de salvaguardia de pasajeros, tripulación, carga y equipajes transportados, no cabe duda que de ordinario obliga al explotador, porque, como vimos, ese es precisamente el efecto que se propuso la ley al establecer dicha figura jurídica (1327); los límites de la referida representación legal son muy precisos, lo cual señala el deslinde de la aptitud del comandante para obligar frente a terceros al explotador sin su conocimiento. Si el comandante desbordase sus atribuciones legales no compromete ni obliga al explotador frente a terceros, pero conservaría acción en contra del explotador, para que éste le reembolsara los gastos que le han beneficiado; tampoco obliga el comandante al explotador, si actúa en lugar donde aquél se encuentra presente o hubiere representante del explotador con poderes suficientes para hacer los gastos comprendidos en la representación legal aludida. Si el comandante de aeronave haciendo gastos comprendidos en sus facultades legales de representación, actúase en nombre propio, no obliga al explotador, pero también tendría acción de reembolso en contra de éste.

En relación con la carga y equipajes y, tal como sostiene BRAVO NAVARRO, el comandante es un mero vigilante, en razón de ser un dependiente del explotador y no un representante del cargador (1328). Por ello, en todo caso, el responsable de los actos ejecutados en relación con la carga por el comandante, es el explotador, sin perjuicio de la facultad de éste para repetir contra el primero conforme a derecho.

Como cualquier dependiente o empleado, el comandante está sujeto a una responsabilidad laboral ordinaria, que en su caso adquiere caracteres muy pecu-

liares, en atención a las múltiples normas de excepción que rigen en todo país la actividad del personal aeronáutico. La mayor trascendencia tendrán en este campo las medidas de la administración por las cuales ésta aplica amonestaciones, suspensiones o cancelaciones de licencias y demás documentos habilitantes, porque tendrá natural influencia en el empleo (contrato de trabajo) del comandante. Con todo, la responsabilidad laboral no presenta variantes extremas, con relación al régimen ordinario; sus particularismos serán analizados en el título siguiente.

126. RESPONSABILIDAD DE LA TRIPULACION. --Para concluir el presente título, nos referiremos brevemente a la responsabilidad de la tripulación de vuelo.

Tal como ha dicho GAY DE MONTELLA, mientras el comandante está investido de poderes, de derecho público y de derecho privado, que son poderes-deberes, en la tripulación no se encuentra el menor reflejo de tal status; los derechos de la tripulación y los deberes correlativos, son esencialmente de índole privada y ellos se limitan a las relaciones jurídicas que emanan del respectivo contrato de trabajo, que precisa su esfera de actividades, obligándoles a la prestación material de ciertos servicios (1329).

El tripulante está expuesto a incurrir en responsabilidad por hechos propios, como son: la comisión de delito de insubordinación o su impericia (en este último caso sólo frente a su empleador o ante la administración); la figura del tripulante escasamente podrá trascender frente a terceros. La responsabilidad del tripulante de vuelo, es esencialmente de índole laboral y ante la autoridad aeronáutica, que puede amonestarle, suspenderle o cancelarle su licencia aviatoria o sólo multarle, como dispone el Código do AR del Brasil (1330).

TITULO OCTAVO. RELACIONES LABORALES Y PERSONAL AERONAUTICO.

127.-Tal como se decía en párrafo anterior (1331), la regla general es que todo el personal aeronáutico que presta servicios por remuneración, quede sometido a las normas especiales del derecho laboral o del trabajo, que en materia aeronáutica serán de necesaria aplicación. Sin embargo, la naturaleza del empleo, el medio donde este personal ejerce sus funciones y la trascendencia pública del ejercicio de tales cometidos, generan algunas particularidades que el legislador se encarga de señalar.

En Iberoamérica, las leyes argentinas, española y paraguaya, contienen una remisión general en esta materia, a las leyes especiales que regulan las relaciones laborales (1332); la ley española agrega una referencia especial a las normas que regulan las indemnizaciones por accidentes de trabajo, que si bien hace aún más amplia la aplicación de las normas ordinarias de protección social (1333), olvida un tanto, las particularidades de los accidentes del trabajo del personal afecto a la navegación aérea(1334).

Con todo, las especiales condiciones de trabajo del personal aeronautico, entre las que se ha citado : la irregularidad en los horarios de trabajo, la duración comparativamente corta de la vida útil del tripulante, el esfuerzo y la tensión constantes, los horarios prolongados en razón de la duración de ciertos vuelos (1335), deben traducirse necesariamente en reglamentaciones particulares que contemplen tales situaciones. También requerirán normas especiales : las indemnizaciones por ruptura de contrato de trabajo, los efectos derivados del desembarco de personal por el comandante y por causa de seguridad, la prórroga automática del contrato de trabajo hasta el final del viaje, cuando vence durante el vuelo, la terminación del contrato de trabajo por pérdida de la aeronave y, muy principalmente, la influencia de las medidas adoptadas por la administración en relación con las licencias del personal, sin las cuales éste no puede comenzar o continuar

prestando servicios(1336).

De antemano podemos apreciar, que nadie puede ser contratado para el desempeño de una función aeronáutica, sin poseer el título y licencias aeronáuticas que sean exigidas por el ordenamiento jurídico vigente. Esto rige para todo el personal aeronáutico, sea de vuelo o de tierra, y constituye obviamente una calificada excepción a la libertad de contratación laboral.

Otra excepción a la libertad de contratación de personal aeronáutico, es la que dice relación con la exigencia legal de nacionalidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas calificadas, que las leyes de Argentina, Brasil y Uruguay exigen a todo el personal que presta servicios a bordo de las aeronaves (1337); por su parte, la ley española ha dispuesto, que el comandante ha de ser necesariamente español (1338). En las legislaciones de Colombia, Rep. Dominicana, España, Guatemala Honduras, México, Nicaragua, Perú y Venezuela, las exigencias de nacionalidad en el país respectivo, se extienden a todo el personal aeronáutico, aunque se admita la posibilidad de incluir extranjeros para promover la instrucción de personal nacional (1339).

Otra modificación al régimen laboral la constituye la fijación de un máximo de horas de vuelo en períodos determinados de tiempo, según determine la autoridad aeronáutica en los reglamentos pertinentes; en las leyes de Costa Rica, Rep. Dominicana, Honduras y Panamá se ha reconocido este principio (1340), con lo cual se evita que los explotadores aeronáuticos, aún ofreciendo remuneraciones adicionales, pretendan aumentar las horas de vuelo que un piloto puede ejecutar, sin atentar contra la seguridad de la expedición aérea. En la búsqueda de mecanismos que consoliden este sistema, la ley panameña obliga al explotador a llevar un registro de tiempo de vuelo de los pilotos y la ley dominicana establece que el registro respectivo, habrá de ser mantenido simultáneamente por el explotador y por la autoridad aeronáutica (1348).

La ley hondureña, tratando de asegurar al máximo el descanso anual de todo el personal aeronáutico, establece que el mismo, gozará de un mes de vacaciones remuneradas por cada año de trabajo(1342) y aunque la norma parece propia del reglamento, resulta indispensable para obligar al explotador en forma efectiva, a otorgar un descanso anual que creemos indispensable en pro de la seguridad aérea..

Tampoco la integración mínima de la tripulación de vuelo, puede quedar al arbitrio del explotador y por ello el código argentino, ha facultado a la autoridad aeronáutica, para determinarla en las aeronaves de transporte aéreo, lo cual puede hacerse extensivo a las demás aeronaves, cuando sea oportuno (1343); la ley paraguaya también ha entregado a la autoridad la determinación de la composición mínima de las tripulaciones (1344).

Otra exigencia legal de importancia, es la relacionada con la edad máxima y mínima de los tripulantes. La ley española de Navegación Aérea en su artículo 64, ha dispuesto que no pueden integrar el personal volante los menores de 18 años y los mayores de esta edad y menores de 21 años, sin licencia de padres, madre o tutor. En cuanto a edad máxima, se ha dispuesto en Orden Ministerial núm. 874-1966 de 9 de mayo, que los pilotos de aeronaves de transporte público de pasajeros, causarán retiro a los 60 años de edad.

Dentro de este contexto normativo, complementado por la reglamentación, el explotador puede proceder a la designación de los integrantes de las tripulaciones de vuelo, escogiendo aquellos que estime más idóneos para cumplir determinadas misiones aeronáuticas. Como han dicho LEMOINE, GAY DE MONTELLA y BRAVO NAVARRO, es conveniente que el explotador pueda deferir por sí solo, las designaciones para el desempeño de la función de comandante de aeronave, ya que este último debe contar en todo momento con la confianza de aquél (1345). Si el comandante obliga por regla general al explotador, con su conducta, parece evidente que tenga el poder de designarlo y que para ello no tenga limitaciones de antigüe-

dad u otras, ya que el mérito y las aptitudes actuales deben ser preferidas a cualesquiera otra consideración.

Según las leyes de Argentina, España, Paraguay y Venezuela, la designación del comandante de aeronave le corresponde al explotador (1346), sin cortapisas o requisito alguno, en tanto en los textos de El Salvador, Honduras, México, Nicaragua y Panamá, el operador, empresario o explotador, está limitado en su elección, al personal de pilotos que integren el personal de vuelo(1347), esto es, aquel personal que forma parte de la empresa a su cargo. Como puede verse, las legislaciones han rehuído por regla general, tomar una posición definitiva en cuanto a la designación de los tripulantes que no sean el comandante de aeronave. En cuanto a ellos, el explotador podrá hacer la designación por méritos o bien respetar su antigüedad, como ocurrirá normalmente en las empresas de aeronavegación de gran envergadura.

TITULO NOVENO. JEFES DE AERODROMOS.

128.-CARACTERISTICAS GENERALES DEL REGIMEN JURIDICO DE LOS JEFES DE AERODROMOS.-Los autores están de acuerdo en que el complejo de instalaciones y servicios que componen un aerodromo o un aeropuerto, deba estar bajo la autoridad de una persona que dirija sus actividades, coordine las actividades dentro del mismo y en relación con otros campos de aviación y supervigile todo el régimen interno de estos vitales elementos de la infraestructura(1348).

Este principio de unidad de autoridad y coordinación del aerodromo, bajo una sola persona, que puede ostentar el título de jefe, administrador, encargado, gerente, comandante o capitán del aerodromo, se encuentra expresamente reconocido entre nosotros, en los textos de Argentina, Colombia, Chile, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Portugal y Venezuela (1349). En El Salvador el principio referido, se reconoce en materia de aeropuertos internacionales y en la legislación española, tratándose de aeropuertos (aerodromos públicos) (1350).

Es característica del régimen jurídico de este personal, la falta de normas internacionales, en cuanto a los requisitos, títulos y licencias que son necesarias para el desempeño de sus funciones; aún las legislaciones nacionales carecen de directrices sobre la materia y por ello, puede concluirse que los jefes de aerodromo solo deben cumplir con las exigencias de su principal, es decir, del explotador del aerodromo respectivo, del cual son dependientes.

Cualesquiera que sea el sistema de gestión del aerodromo (por el Estado, Municipios o Ayuntamientos o por los particulares), el jefe del aerodromo es responsable de la eficacia de sus gestiones ante el explotador respectivo, el que a su vez responde civilmente por sus propios hechos o los de sus dependientes, en cuanto causen daños a terceros. Sobre el particular, son muy interesantes las normas de la ley colombiana, según la cual, se presume la culpa del explotador del aerodromo o de sus dependientes (salvo prueba en contrario) y siempre responderá civilmente frente a tercero, sin perjuicio de repetir luego en contra de los responsables directos del daño; aparte de esto los explotadores, responden también ante la autoridad aeronáutica y ante terceros de las infracciones a las normas y órdenes oficiales (1351).

El explotador encargado de designar al jefe del aerodromo, será normalmente, la persona que como propietario o mero tenedor del predio, figure en la resolución administrativa que declara habilitado el aerodromo para determinadas funciones aéreas (1352). Sobre este particular, la ley colombiana reputa explotador al propietario del aerodromo, salvo que la calidad de empresario haya sido reconocida a persona distinta, por medio de documento público registrado en el Registro Nacional de Aerodromos (1353).

Tratándose de aerodromos privados, la designación del jefe o encargado del aerodromo, la hará el propietario o mero tenedor del predio, o podrá desempeñar tales funciones él mismo, como señala la ley argentina (1354); el nombre de esta persona, debe ser conocido por

la autoridad aeronáutica, con el objeto de asegurar la debida coordinación de la infraestructura aeronáutica,

Sin embargo, la designación del jefe de aerodromo: público gestionado por particulares, presenta algunos problemas; resulta evidente que en este caso hay poderosos intereses públicos, comprometidos para promover el máximo de orden, seguridad y eficiencia en estos campos aéreos. Debe tenerse presente, que es precisamente en los aerodromos públicos donde el Estado, por intermedio de la autoridad aeronáutica, ejerce su facultad de inspección en relación con las aeronaves (1355) y sus demás funciones de policía de seguridad. La ley argentina, que acepta la gestión de aerodromos públicos por los particulares, ha debido aceptar que en todo caso, el jefe de un aerodromo público sea designado por la autoridad aeronáutica (1356), lo cual debe interpretarse, según VIDELA, en el sentido de que el explotador propone y que la autoridad aeronáutica es la que designa el jefe respectivo (1357). En cambio, la ley colombiana, que también acepta el sistema de gestión indicado, ha solucionado el problema en forma más expedita, al distinguir entre "administrador" de aerodromo, cuya designación corresponde al explotador y "capitán de aerodromo", que es el encargado de ejercer la policía aérea, conservar el orden y la disciplina, cumplir y hacer cumplir las normas vigentes y de ejercer facultades correccionales; este capitán de aerodromo, como integrante de la policía aérea, depende de la autoridad aeronáutica (se contempla también la posibilidad de adscribir el cargo de capitán de aerodromo, al de administrador, en aerodromos de menor importancia) (1358).

129. -FUNCIONES DE LOS JEFES DE AERODROMOS.- Tal como expone la ley española, los jefes de aerodromos públicos, tienen el carácter de autoridad aeronáutica en el ejercicio de sus funciones (1359) y a ellos corresponden funciones directivas, que se extienden al área total del aerodromo y al espacio aéreo que se determine. En virtud de estas funciones, ejercen la supervigilancia de la seguridad de toda operación aeronáutica realizada dentro de su jurisdicción y, están facultados para inspeccionar aeronaves y para detenerlas, en el ejercicio de

tales atribuciones.

Internamente, el jefe de aerodromo, es el jefe superior de todos los servicios aeronáuticos adscritos al campo aéreo y por lo tanto está encargado del cuidado y vigilancia de los bienes que los integran y del régimen administrativo y disciplinario del personal que integra la nómina de funcionarios del aeropuerto.

El jefe de aeropuerto internacional, coordina los servicios de aduana, sanidad, policía y migración con el resto de los servicios que concurren en el aeropuerto y, también las relaciones con las empresas de aeronavegación que ocupan servicios o instalaciones en el campo aéreo. El primer aspecto de coordinación de los dos que se han mencionado, se encuentra reconocido en las leyes de España, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y Portugal (1360).

CAPITULO QUINTO

LA CIRCULACION AEREA

TITULO PRIMERO. CIRCULACION AEREA Y TRANSITO AEREO.

130.-CARACTERES GENERALES DE LA CIRCULACION AEREA.- Se ha dicho, que de entre los elementos esenciales del derecho aeronáutico, la circulación aérea constituye la parte dinámica por excelencia (1361) en la cual confluyen el espacio aéreo y la infraestructura, el personal aeronáutico y naturalmente la aeronave, como vehículo típico de la aeronavegación. Como señalan RODRIGUEZ JURADO y VIDELA ESCALADA, la expresión "circulación aérea", debe ser entendida como la translación de las aeronaves de un punto a otro de la superficie de la tierra (1362).

Ante el derecho, el estudio de la circulación aérea abarca, el conjunto de normas que dicen relación, con la posibilidad jurídica y demás condiciones en que puede realizarse la referida translación de las aeronaves (1363). En éste conjunto de normas, podemos distinguir nítidamente, reglas de carácter interno e internaciona-

cionales que se influyen recíprocamente; también podemos apreciar la existencia de un cúmulo de disposiciones extraordinariamente reglamentarias, destinadas a regular técnicamente las diversas maniobras de las aeronaves y su coordinación con los servicios de tránsito aéreo, expresadas internacionalmente en el Reglamento del Aire (Anexo Nº2 de OACI) y en el Anexo Nº11, referente a los servicios de tránsito aéreo (1304), que contienen muchas normas de extraordinario interés para completar el esquema jurídico de la circulación aérea.

El estudio del régimen jurídico de la circulación aérea, debe iniciarse teniendo en cuenta, una fundamental distinción, entre el "transito" de las aeronaves, que REGO FERNANDEZ define como el movimiento seguro, rápido y ordenado de los aparatos en relación con otros y con los posibles obstáculos (1365) y el "tráfico realizado con aeronaves", esto es, la actividad de embarque y desembarque de pasajeros, mercaderías y correo. El tráfico realizado con aeronaves, es un problema fundamentalmente económico, que difiere por entero, de las normas que deben seguir las aeronaves en su translación física por el medio aéreo. Mientras la circulación aérea regula la policía del espacio aéreo, el tráfico con aeronaves, también regulado por el derecho aeronáutico, incide en la explotación económica del referido ámbito aeronáutico.

El régimen de la circulación aérea permanece sometido al principio normal de la soberanía de los Estados (1366) sobre el espacio aéreo, ya que las fronteras aéreas implican el derecho de aquellos para reglamentar el tránsito aéreo dentro del espacio por ellas limitado (1367) y, así se ha reconocido en el Convenio de Chicago (1368) y por la Asamblea de OACI, en su XVII período de sesiones, en 1952 (1313).

En los vuelos sobre alta mar, rigen las normas que se establezcan, de acuerdo con el Convenio de Chicago (1370). La Asamblea de OACI antes indicada, afirmó que la "autoridad competente" en caso de vuelo sobre alta mar, sería la autoridad competente del Estado de matrícula (1371), lo cual podría servir para recalcar la protección oficial

de los Estados sobre sus propias aeronaves, pero, en ningún caso, para determinar las normas reguladoras del tránsito de las aeronaves sobre alta mar y entre dos Estados diferentes del Estado de matrícula de la aeronave. Afortunadamente, conforme, con una enmienda del Anexo N°11 de OACI, de mayo de 1970, éste supuesto ha sido aclarado, por cuanto, en virtud de Acuerdos Regionales de Navegación aérea, se puede determinar las partes de espacio aéreo, sobre alta mar o sobre territorios de soberanía indeterminada (la antártida, por ejemplo), donde ha de suministrarse servicio de tránsito aéreo y, los Estados que asuman la responsabilidad de suministrar tales servicios en los espacios aéreos indicados, pueden aplicar sus propios reglamentos de circulación aérea, buscando hacerlos compatibles con las normas y métodos recomendados de OACI (1372). De ésta forma se ha solucionado el problema de la determinación de la autoridad aeronáutica nacional encargada de regular e instruir a las aeronaves en vuelo sobre alta mar, lo cual no implica jurisdicción ni soberanía, sino, simplemente capacidad para extender la aplicación de las normas nacionales de circulación aérea y velar por el cumplimiento de las mismas.

Otro principio fundamental de la circulación aérea, es el de la no discriminación entre aeronaves nacionales y extranjeras, empleadas en la navegación aérea internacional, en cuanto a la aplicación de las reglamentaciones sobre operación y navegación de tales aparatos(1373), compromiso asumido convencionalmente por los Estados, por imperativos de seguridad aeronáutica (1374). Este principio se encuentra directamente condicionado al estricto cumplimiento de las reglamentaciones y leyes nacionales por todas las aeronaves, tanto a la entrada, salida y estancia en el Estado respectivo (1375). Todo Estado, se encuentra obligado a adoptar las medidas que aseguren, que toda aeronave que sobrevuela su territorio o maniobra en él y aquellas que ostenten la marca de su nacionalidad, cualesquiera que sea el lugar donde se encuentren, observen en todo lugar las reglamentaciones de vuelos y demás maniobras, que rijan en el lugar respectivo (1376). Como puede verse, las esquemáticas normas convenidas internacionalmente, se remiten insistentemente a la legislación y reglamentaciones nacionales, en cuanto a las normas sobre vuelo y maniobra de aeronaves en operaciones aéreas internacionales.

, aérea, está sujeto ante todo a las normas que cada Estado promulgue y aplique en tal materia.

131.-REGLAMENTACION DEL AIRE Y TRANSITO AEREO.- Parece conveniente hacer un esbozo de las principales condicionantes de la circulación aérea de las aeronaves, desde el punto de vista de la reglamentación internacional, habida cuenta de la imposibilidad de hacer un estudio, siquiera aproximado, de las distintas normas internas de los Estados iberoamericanos.

Los vuelos realizados por las aeronaves, pueden estar acogidos a dos regimens enteramente distintos: vuelos sujetos a las reglas del vuelo visual (VFR) o , vuelos sujetos a las reglas del vuelo por instrumentos de aeronavegación (IFR) y, si bien es cierto que, adoptado un de los dos regímenes, puede ser posteriormente cambiado, no existe otros sistemas de aeronavegación.

La realización de vuelos VFR en zonas de control (espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba, desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado), está condicionado a que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y distancia horizontal y vertical de las nubes, iguales o superiores a las especificadas en una tabla especial del Anexo 2 (1377).

Tampoco puede verificarse despuegues o aterrizajes en vuelo VFR, si la altura de las nubes no excede de cierta altura (450mts), o si la visibilidad en tierra, es menor de 8Km o 5 Km, si así lo dispone la autoridad aeronáutica (1378); tampoco puede efectuarse vuelos VFR entre la salida y la puesta del sol, o por encima de cierto nivel de vuelo (6.000 mts) (1379).

Cuando los referidos vuelos VFR se verifican en espacio aéreo controlado y en vuelo horizontal de crucero, sobre los 900 mts sobre el nivel del mar o tierra (u otra referencia más alta), deben adoptar un nivel de vuelo señalado en una tabla del reglamento del aire (1380) y, en las proximidades de aerodromos controlados y demás espacios aéreos controlados, deben sujetarse a las instrucciones del servicio de control de tránsito aéreo (1381); esto

Último implica la necesidad de obtener un permiso de control de tránsito aéreo, observar permanentemente el plan de vuelo (salvo situación de emergencia), comunicar a los servicios de ATC (control de tránsito aéreo), la hora y nivel en que se cruce cada uno de los puntos de notificación designados y mantener una escucha constante en la radio-frecuencia apropiada, con la respectiva dependencia de control de tránsito aéreo (1382). A éstas obligaciones debemos agregar, la de volar de acuerdo con la ruta especificada en el plan de vuelo y, observar las instrucciones del control del tránsito aéreo.

Los vuelos IFR (por instrumentos), pueden efectuarse, dentro o fuera de espacio aéreo controlado. En la primera hipótesis, quedan siempre sometidos a las antes indicadas instrucciones de los servicios ATC, con todas sus implicaciones (permisos, plan de vuelo, notificación de cruce sobre puntos designados, escucha constante) (1383); además, deben escoger - como regla general - un nivel de vuelo de entre aquellos indicados en la tabla del apéndice "C" del Anexo Nº2 de OACI(1384). Volando horizontalmente, fuera de espacios aéros controlados, deben seguir un nivel de vuelo, de acuerdo con la tabla de niveles de crucero del referido Apéndice "C" del Anexo Nº2, salvo excepciones que no es del caso mencionar (1385).

Puede apreciarse fácilmente, que tanto los vuelos VFR, como los IFR, están condicionados - en términos generales - por la naturaleza del espacio aéreo que surcan. El vuelo por espacios aéros controlados, queda siempre sujeto a la tuición de los servicios de control del tránsito aéreo. La particularidad del vuelo VFR (visual), dentro o fuera de espacio aéreo controlado, es que está supeditado a las contingencias meteorológicas, en forma mucho más intensa, que los vuelos IFR.

Los servicios de tránsito aéreo, actúan en relación con los vuelos realizados en espacio aéreo controlado y, pueden revestir tre formas: "control de tránsito aéreo" (cuyo objetivo es prevenir colisiones entre aero-

naves en vuelo, prevenir colisiones entre aeronaves en las áreas de maniobra o, entre aeronaves y los obstáculos del área referida y, por cierto, acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo); otra clase de servicio de tránsito aéreo, es el servicio de "información de vuelo", que persigue dar consejo e información útil para la marcha segura y eficaz del vuelo; por último, el servicio de "alerta", tiene por misión, notificar y auxiliar a los organismos pertinentes las situaciones de aeronaves que requieran operaciones de búsqueda y salvamento (1386).

Uno de los servicios antes indicados, el de "control de tránsito aéreo", actúa en relación con todo vuelo IFR en espacio aéreo controlado y con los vuelos VFR en espacio aéreo controlado (instrumental o visual) (1387). Una de las funciones más importantes del referido servicio, en relación con los vuelos indicados, es instruir a los pilotos de las aeronaves, en cuanto a la separación que deben observar en vuelo y que puede revestir, una de tres formas: separación vertical (que se consigue mediante la asignación de uno de los niveles de vuelo), separación horizontal (que resulta de proporcionar separación longitudinal y lateral a las aeronaves) y separación compuesta (combinación de separación vertical con separación longitudinal o lateral) y que sólo se aplica en virtud de Acuerdos Regionales de Navegación Aérea (1388).

Funcionalmente, el servicio de control de tránsito aéreo, organiza y divide sus responsabilidades en torno a tres tipos de dependencias debidamente coordinadas entre sí: control de área, control de aproximación y, control de aerodromo (1389).

Un "centro de control de área", facilita servicio de control de tránsito aéreo a los denominados "vuelos controlados", esto es, a aquellos que deben realizarse bajo la tuición de los servicios de control de tránsito aéreo, dentro de una determinada jurisdicción, exceptuándose solamente, el control de aproximación y de aerodromo (1390). Las oficinas de "control de aproximación", facilitan el servicio de control de tránsito aé-

reo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aerodromos o salgan de ellos (1391). El control de aerodromo, lo proporciona la torre de control, para el tránsito del aerodromo respectivo, con excepción de la llegada o salida de aeronaves (1392).

Esta organización funcional del control del tránsito aéreo, reviste suma importancia, desde el punto de vista de la circulación aérea, porque las aeronaves van quedando sometidas sucesivamente, a las instrucciones y coordinación de varios control de control durante las diversas etapas de la operación aérea: del centro de control de aerodromo, del control de aproximación, del centro de control de área, del control de aproximación y del control de aerodromo, nuevamente; los vuelos controlados, quedan sometidos en todo momento al control de una sólo dependencia de control de tránsito aéreo (1393)

Por otra parte, los aeronavegantes deben conocer y utilizar en sus desplazamientos, los diversos servicios que se prestan en los diversos sectores del espacio aéreo. Para éstos efectos, la prestación del servicio de información de vuelo, se hace por medio de las llamadas "regiones de información de vuelo" (1394), que abarcan un sector del espacio aéreo de dimensiones definidas (1395). Para los efectos de prestar el servicio de "control de tránsito aéreo", el espacio aéreo se divide en "áreas de control", es decir, sectores del espacio aéreo, que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno (1396); se caracterizan por ser el ámbito, donde se presta servicio ATC a los vuelos IFR (1397). Estas áreas de control o sus sectores, donde también se presta servicio ATC a los vuelos VFR, se denominan "espacio aéreo controlado" (1398).

Las "áreas de control", comprenden principalmente las "aerovías" y las "áreas de control terminal" (1399). Se entiende por "aerovía" un área de control o parte de ella, dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas a la navegación aérea (1400); su importancia para la navegación aérea, deriva de que constituyen verdaderamente las autopistas del aire. Debe aclararse que, las aerovías, constituyen una especie pri-

vilegiada, dentro del género denominado "rutas ATS", dentro de las cuales cabe además, las rutas con asesoramiento, con o sin control y, las de llegada o salida (1401). Las "áreas de control terminal", son ciertos sectores del espacio aéreo, establecidos generalmente en la confluencia de rutas ATS, en las inmediaciones de un aerodromo terminal (1402).

Además de las "áreas de control", existe ciertas "zonas de control", que abarca el espacio no comprendido en las "áreas de control", en las inmediaciones de los aerodromos (1403); éstas se extienden hacia arriba, desde la superficie terrestre, hasta un límite superior especificado (1404) y lateralmente, hasta cinco millas marinas contadas desde el centro del aerodromo (o aerodromos cercanos), en las direcciones en que puedan efectuarse, las aproximaciones de las aeronaves (1405).

Todo éste cúmulo de normas, constituye el esquema fundamental, en torno del cual deben operar las aeronaves, que como se ha visto, están sometidas a estrecha supervigilancia por los servicios de tránsito aéreo. La libre circulación y tránsito de las aeronaves por el espacio aéreo es ya sólo una excepción, puesto que la seguridad aeronáutica exige una estricta reglamentación, a la cual está sometido especialmente el responsable técnico de la operación aérea, es decir, el comandante de la aeronave o el "piloto al mando", según la terminología de OACI (1.406). El comandante sólo puede dejar de cumplir la reglamentación de circulación aérea, en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario, por razones de seguridad (1.407). Los servicios de tránsito aéreo, supervigilan la circulación aérea de las aeronaves, en su despegue, en vuelo de ascenso, crucero, descenso y maniobra en los aerodromos.

TITULO II. LAS AERONAVES MILITARES Y LA CIRCULACION AEREA.

132.-En el titulo precedente, hemos procurado hacer un esquema muy elemental, de las normas que regulan la circulación y el tránsito aéreo civiles, pero no cabe duda, de que la seguridad de la navegación aérea de todo tipo,

exige una adecuada coordinación entre las operaciones aéreas civiles y militares.

En Iberoamérica, las legislaciones han adoptado uno de dos criterios para resolver posibles conflictos: o se somete a las aeronaves militares a las normas generales de la circulación aérea (civil), o bien se las sustrae de su imperio. Siguiendo la primera orientación indicada, la ley española somete a las normas de policía de circulación aérea y disciplina de vuelo, a toda aeronave, civil o militar, sin distinción de categoría o clase (1408), la ley uruguaya adopta un criterio similar (1409). En cambio, las leyes de El Salvador, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela, han preferido que las aeronaves militares se ajusten a las normas de la circulación aérea civil, sólo en cuanto operen en zonas de control de tránsito aéreo, aerovías o en aerodromos civiles (1410).

La ley argentina, que parte de la premisa de someter a las aeronaves militares a las normas de la circulación aérea civil, adopta sin embargo un criterio mucho más funcional, al disponer que, cuando los aparatos militares deban apartarse de las normas referentes a circulación aérea, deberá comunicarse éste hecho con la debida anticipación a la autoridad aeronáutica, con el objeto de que se adopte las medidas de seguridad pertinentes (1411). De ésta forma se soluciona eficazmente la cuestión, porque es evidente que las aeronaves militares pueden operar en dos formas enteramente diversas: conforme a las normas de la circulación aérea civil, en cuyo caso quedan sometidas íntegramente a las disposiciones respectivas, o bien, o bien alterando las normas ordinarias de circulación aérea civil, sea pidiendo la reducción de las separaciones mínimas entre aeronaves, sea solicitando la reserva temporal de espacio aéreo fijo o variable, para ser utilizado por grandes formaciones u otras operaciones aérea militares (1412). Naturalmente, y salvo casos excepcionales derivados de una emergencia, toda operación militar que pueda significar interferencias a la circulación aérea civil, debe ser objeto de una solicitud dirigida a la autoridad encargada de su-

pervisar el control del tránsito aéreo, con el objeto de que ésta pueda adoptar las medidas de coordinación necesarias.

Finalmente, debemos destacar, que de acuerdo con las leyes de Brasil, Cuba, Rep. Dominicana, Perú y Paraguay, las aeronaves militares no se rigen por ninguna norma relativa a la circulación aérea de aeronaves civiles (1413) y en consecuencia según éstos textos, la circulación aérea de aeronaves militares queda entregada a las normas especiales que se dicte sobre el particular. En dichos textos, no existe claridad, sobre la tan deseada unidad operativa del espacio aéreo, que los autores señalan como un requisito indispensable para asegurar la eficacia de la circulación de aeronaves (1414).

TITULO TERCERO. NORMAS LEGALES QUE CONDICIONAN LA CIRCULACION AEREA.

133.-NORMAS GENERALES.- Si bien la gran mayoría de las normas conocidas como "reglas del aire" y de tránsito aéreo suelen quedar reguladas por disposiciones de simple carácter reglamentario, las legislaciones nacionales y en particular las leyes iberoamericanas, estiman oportuno consagrar con rango legal, diversas preceptos que condicionan estrechamente la circulación y tránsito aéreos. Algunas de éstas normas las hemos analizado con anterioridad al tratar otras materias y, entre ellas podemos citar: el principio de igualdad de trato que rige en materia de utilización de aerodromos públicos y de servicios de protección al vuelo, que alcanza también al régimen de tasas o tarifas aeronáuticas (1415), el derecho de las autoridades para ejercer un derecho de visita mediante la inspección de las aeronaves (1416), la exigencia del certificado de matrícula y de aeronavegabilidad a los aparatos aéreos (1417), la exigencia de que todo el personal calificado de la aeronave, lleve consigo la documentación que acredita su aptitud (1418), la necesidad de que las aeronaves de ciertas características estén provistas de aparatos de radio (1419), la necesidad de que los aparatos aéreos estén provistos de su propia documentación (1420) ect. Estas normas condi-

cionan jurídicamente la translación de toda aeronave y, por lo tanto, adquieren singular relieve en el ejercicio de la circulación aérea.

Otra norma que condiciona cualesquiera operación aérea, es la facultad que tiene la autoridad aeronáutica, para ordenar el descenso de una aeronave que se encuentre sobrevolando su espacio aéreo jurisdiccional. Esta norma ha sido reconocida categóricamente en las leyes de Brasil, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Uruguay y Venezuela(1421); la ley boliviana, contempla una norma similar, pero restringida a los casos de infracción de vuelo (1422). En algunas legislaciones, el desconocimiento de las órdenes de tomar tierra, puede acarrear el empleo de la fuerza, para obligar a la aeronave a ejecutar el descenso y aterrizaje; así ocurre en los textos de Brasil, Paraguay y Uruguay (1423). Junto a éstas normas que, genéricamente prescriben el descenso de la aeronave en caso de orden de la autoridad competente, encontramos otras, que establecen tal obligación en caso de violación de las zonas transitoria o permanentemente prohibidas a la circulación aérea civil. De acuerdo con los textos de Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Portugal, la aeronave que se encuentre sobrevolando una zona prohibida, restringida o intervenida, deberá aterrizar en el aeródromo más próximo (1424); conforme a las leyes de Rep. Dominicana, Honduras y Nicaragua, el comandante de aeronave deberá en tal hipótesis, dar explicación de su conducta ante las autoridades competentes (1425). La ley chilena, influida por las ideas de su época, sanciona además con la confiscación, a las aeronaves que infrinjan la prohibición de volar sobre áreas prohibidas y agrega que, sus tripulantes serán considerados espías y puestos a disposición del tribunal respectivo (1426),

134.-NORMAS PARTICULARES SOBRE DESPEGUES Y ATERRIZAJES.- TAPIA SALINAS y VIDELA ESCALADA afirman que es un principio de universal aplicación, que el despegue y aterrizaje de las aeronaves deben efectuarse en o desde los aeródromos o campos aéreos adecuados para esa finalidad

(1427). El enunciado anterior tiene por fundamento, la excepcional movilidad de los vehículos aéros, que sólo permiten una eficaz fiscalización cuando se encuentran en tierra. De acuerdo con ello resulta imperioso que las aeronaves no puedan iniciar o terminar sus vuelos, en los sitios que determinen arbitrariamente sus propietarios o comandantes (1428).

La legislación iberoamericana, consagra el principio indicado en diversa forma. Así por ejemplo, las leyes de Argentina, Chile y Paraguay, prescriben que todo despegue y aterrizaje ha de hacerse necesariamente en los aerodromos públicos y privados (1429). Otros textos, entre los cuales cabe citar los de Cuba, España y Venezuela, señalan que tales maniobras han de efectuarse en los aerodromos debidamente habilitados o autorizados (1430). Un tercer grupo de leyes, adoptando un criterio más flexible, disponen que las aeronaves despegarán o aterrizarán en los aerodromos autorizados, de acuerdo con el tipo de aeronave y de operaciones que realicen, lo cual parece mucho más ajustado a las exigencias técnicas de la aeronáutica moderna; entre éstas legislaciones puede mencionarse, las de Brasil, El Salvador, Honduras, México, Nicaragua y Panamá (1431).

Algunas legislaciones aeronáuticas han creído conveniente disponer, que las aeronaves civiles tienen prohibición de utilizar aerodromos militares y así ocurre en los textos de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, y Nicaragua (1432). Por el contrario, el código brasileño, ha dispuesto que las aeronaves civiles pueden utilizar los aerodromos militares y viceversa; en España se acepta que los aerodromos militares puedan ser declarados abiertos al tráfico civil (1433).

Tal como prescriben las leyes de Argentina, Brasil, Colombia y Paraguay, en los aerodromos privados, sólo pueden aterrizar y despegar las aeronaves que sean autorizadas por el propietario del campo aéreo (1434), o mejor dicho, con la autorización de la persona designada en la resolución administrativa, que habilita el respectivo aerodromo privado. El aerodromo privado integra el patrimonio del legítimo dueño o tenedor del predio donde están empleados, y éstos pueden oponerse

a su utilización por terceros (1435).

Con todo, la norma general que prescribe el despegue y aterrizaje en aerodromos públicos o privados, debe ceder frente a ciertas hipótesis derivadas de la naturaleza de los riesgos de las operaciones aéreas. Una primera excepción, es la que se acoge en el caso de fuerza mayor, en el cual, el comandante puede aterrizar en cualquier aerodromo y a falta de uno, en cualquier predio que considere adecuado para hacer un aterrizaje de emergencia. La excepción de fuerza mayor, está reconocida expresamente en los textos aeronáuticos de : Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile y Paraguay (1436).

Otra excepción al principio que se comenta, es la facultad que poseen las aeronaves de Estado, para aterrizar y despegar en cualquier sitio, sea o no aerodromo y que reconocen las leyes de Argentina y Paraguay (1437). Los textos de Colombia, Honduras, México, Nicaragua y Venezuela, sólo facultan a las aeronaves de Estado, para operar gratuitamente en aerodromos privados (1438). Tal como ha dicho VIDELA, esta última excepción, debe ser entendida solamente en caso de que las aeronaves indicadas, operen en el servicio de una función pública (1439), dado que sólo en tal caso, están al servicio del interés de la comunidad.

Otra excepción al servicio de despegues y aterrizajes desde aerodromos, la encontramos en los casos de las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, contemplados en las leyes argentina, paraguaya y venezolana (1440); el cumplimiento de misiones sanitarias con aeronaves, es en las leyes de Argentina y Paraguay, otra excepción al principio comentado (1441).

En la ley argentina, hacen también una excepción a la norma general de despegues y aterrizajes en aeródromos, las operaciones de las aeronaves que no se dedican al transporte regular o las aeronaves empleadas exclusivamente en el transporte postal, de acuerdo con la reglamentación (1442). Con ello, se hace posible

el desarrollo de las actividades de trabajos aéreos, que cobran cada día mayor importancia. La ley española contempla la posibilidad de que las aeronaves de transporte privado de Empresa, las de las Escuelas de Aviación, las dedicadas a trabajos técnicos o científicos y las de turismo o deportivas, puedan utilizar en sus operaciones, terrenos diferentes de los aerodromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la autoridad aeronáutica (1443), con lo cual se libera al máximo tales actividades, aunque bajo los controles de rigor.

¿Qué ocurre en cuanto a los despegues y descensos efectuados en las superficies de agua? La doctrina, sostiene que los aparatos denominados hidroaviones o anfibios, no pierden su carácter de aeronaves, por el hecho de estar adaptados para elevarse o descender en el agua, aunque se acepta que puedan quedar sometidos a ciertas normas del derecho marítimo, con el objeto de prevenir abordajes y a otras disposiciones administrativas de orden portuario (1444).

En Iberoamérica, las leyes de Argentina, Bolivia y Paraguay, han señalado que en materia de "acuaticizaje", se aplican las normas relativas a los aterrizajes (1445). La ley venezolana, dispone que los hidroaviones y anfibios mientras descansan o se deslican sobre el agua o sean remolcados en ésta, quedan sometidos además de las reglas de circulación aérea, a las leyes y reglamentos pertinentes de la navegación marítima (1446), por su parte la ley portuguesa ha establecido que, en tanto una aeronave maniobre en el agua, debe someterse a los reglamentos que tiendan a prevenir colisiones en el mar y por lo tanto, se la considera como una embarcación a vapor (1447).

Como puede verse, son muy escasas las legislaciones que tocan de una u otra manera, el tema de las maniobras de hidroaviones o anfibios sobre el agua; en realidad este tema va perdiendo importancia, en atención al virtual desaparacimiento de este tipo de aeronaves; en general, las normas del derecho marítimo no son aplicadas, puesto que las superficies de agua des-

tinadas a estas aeronaves, siempre se encuentran reservadas con exclusividad a sus operaciones aéreas. De esta forma, el problema es deferido a una simple cuestión especial de infraestructura.

135.-LOS SEGUROS COMO REQUISITO DE CIRCULACION AEREA.-Sin

ánimo de hacer un estudio detenido de los seguros aéreos, no podemos dar por concluido este título, sin hacer una breve referencia a los textos que han regulado los seguros, como un requisito básico para el ejercicio de la circulación aérea.

A primera vista, aparece que las leyes iberoamericanas, han concentrado su protección en torno de dos tipos de víctimas de la navegación aérea : los terceros en la superficie y los pasajeros.

El seguro es obligatorio, respecto de los posibles daños que se cause a terceros en la superficie, según las leyes de Argentina, Brasil, Rep. Dominicana, El Salvador, España, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay (1448). En las leyes de Argentina, Brasil y España, se deja expresa constancia, de que esta clase de seguro afecta incluso a toda aeronave extranjera que circule por los respectivos espacios aéreos (1449). Los textos de Guatemala, Perú y Venezuela han limitado el seguro obligatorio ("garantía" en la ley venezolana), solo a las empresas de transporte público (1450), por lo cual, las aeronaves que cumplan otras actividades, están exentas de la obligación de asegurar riesgos de este tipo.

En materia de seguro de pasajeros, las leyes de Argentina, Brasil, Costa Rica, Rep. Dominicana, El Salvador, España y Paraguay, consagran la obligatoriedad del mismo y con carácter amplio, es decir, respecto de toda aeronave (la ley española, lo extiende aún a las aeronaves extranjeras) (1451); en cambio, en los textos de Guatemala, Honduras, México y Venezuela, sólo se aplica con carácter obligatorio, respecto de las aeronaves de transporte público (1452). Las leyes de Nicaragua y Panamá, excluyen del seguro obligatorio de pasajeros, solo a las aeronaves de servicios privados

no remunerados y a las avionetas, respectivamente(1453); la ley uruguaya solo hace obligatorio el seguro de pasajeros respecto de las aeronaves comerciales (1454).

El seguro obligatorio de mercancías y equipajes transportados, es acogido con carácter amplio, por los textos aeronáuticos de Argentina, Brasil, Rep. Dominicana y Paraguay (1455). La ley española solo lo aplica curiosamente a las aeronaves extranjeras (1456) y las leyes de Perú y Venezuela, en el caso de aparatos dedicados al servicio de transporte público (1457). En la ley panameña, el seguro obligatorio de mercancías y equipajes, es excluido únicamente en el caso de aeronaves que efectúen servicios privados no remunerados (1458).

Según las leyes de Argentina, Brasil, Rep. Dominicana y Paraguay, es también obligatorio el seguro que cubre los riesgos por daños provocados por abordaje (1459).

Es también obligatorio el seguro del personal tripulante, de acuerdo con las leyes de Argentina, Brasil, Costa Rica, Paraguay, Perú y Uruguay, si bien los textos de los dos últimos países citados, restringen esta norma a las aeronaves dedicadas al transporte aéreo (1460).

El daño por retraso, debe ser asegurado obligatoriamente, según la interpretación de los textos de Argentina, Paraguay y Brasil; en este último país aún los daños producidos por la anticipación del viaje, deberían quedar cubiertos por el seguro (1461).

El seguro de "cascos", esto es, el de la propia aeronave, es obligatorio según las leyes de España, Perú y Uruguay ; en España esta obligación, abarca a las aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas (no se aclara si afecta a las regulares o a las de servicios eventuales) y a las aeronaves hipotecadas. En el Perú, el seguro obligatorio de cascoss, afecta únicamente a las aeronaves dedicadas a servicios de transporte público y en Uruguay, a las aeronaves comerciales de

todo tipo (1462).

Como puede verse, el tratamiento legislativo en materia de seguros obligatorios, es muy diverso en los distintos países iberoamericanos, aunque presentan una lógica característica común : la obligación de asegurar está referida al valor máximo de las sumas con las cuales la ley limita la responsabilidad del explotador.

TITULO CUARTO. LIMITACIONES Y RESTRICCIONES A LA CIRCULACION AEREA.

136.-VUELOS PROHIBIDOS.-La circulación aérea está limitada desde antiguo, por las normas contenidas en los reglamentos del aire y de servicios de tránsito aéreo. Sin embargo las leyes aeronáuticas contemplan algunos preceptos, que tienen gran importancia para configurar el esquema dentro del cual deben operar las aeronaves. Entre las limitaciones y restricciones legales a la circulación aérea, se analizará a continuación, los vuelos prohibidos, las zonas prohibidas al tránsito de aeronaves y las restricciones permanentes o transitorias para operar en el espacio aéreo.

Entre los vuelos prohibidos por las legislaciones iberoamericanas, debemos citar los vuelos y demás maniobras de acrobacia efectuados sobre ciudades, aglomeraciones de edificios y poblados que evidentemente pueden significar peligro para la vida y propiedad de sus habitantes. Estas operaciones están vedadas terminantemente según las leyes de Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Portugal (1463).

También se ha estimado oportuno, prohibir vuelos a baja altura sobre centros poblados, de tal forma, que en caso de emergencia, la aeronave no puede alcanzar a aterrizar fuera de tales poblaciones; de esta forma han legislado los textos de Bolivia, Chile, Rep. Dominicana, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y el Proyecto Latinoamericano (1464).

Otra clase de maniobra aérea prohibida, son los vuelos bajos o acrobáticos sobre aglomeraciones o reuniones de personas, que no son permitidos según el texto de las leyes aeronáuticas de Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, Panamá y Portugal; con todo, las leyes cubana, chilena y portuguesa, permiten esta clase de operaciones, si se obtiene autorización de la autoridad aeronáutica (1465). De acuerdo con la ley brasileña, es prohibida toda acrobacia que ponga en peligro la aeronave, sus ocupantes y tráfico aéreo (1466); en Panamá, es prohibida, la conducción negligente o temeraria de la aeronave, que ponga en peligro, la vida o la propiedad ajenas (1467); por último, la ley guatemalteca, prohíbe toda acrobacia que pueda estorbar o hacer peligrar la entrada y salida de las aeronaves de los aerodromos (1468).

137.-ZONAS PROHIBIDAS AL VUELO.- Un segundo tipo de limitación a la circulación y tránsito de las aeronaves, lo constituyen las zonas prohibidas al vuelo, que pueden definirse, como ciertas áreas o porciones del espacio aéreo, en las cuales no es permitido el sobrevuelo o el aterrizaje de las aeronaves, sea por razones de orden militar o de seguridad pública(1469) o aeronáutica.

Es una exigencia lógica, que la creación o modificación de toda zona prohibida al vuelo, sea suficientemente conocida por el personal aeronáutico e internacionalmente se exige la comunicación de tales restricciones, a los demás Estados signatarios de OACI(1470). Otro principio que rige el establecimiento de zonas prohibidas, es el de igualdad de trato entre aeronaves nacionales y extranjeras a su respecto, también consagrado en el Convenio de Chicago (1471); estas zonas prohibidas deben tener una extensión razonable y no constituir un estorbo innecesario para la navegación aérea (1472).

Las zonas prohibidas por causa de defensa nacional, son las más típicas y conocidas restricciones al vuelo y pueden establecerse aún en tiempos de paz. Por su propia naturaleza, no son aplicables a las aeronaves militares (1473). La posibilidad de establecer zonas prohibidas por razones de defensa nacional, está

prevista expresamente en las leyes de Argentina, Brasil, Costa Rica, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador y Panamá (1474).

En las leyes de El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, el establecimiento de zonas prohibidas al vuelo, puede derivar de cualesquier motivo que los poderes públicos estimen suficiente (1475), porque los textos no han establecido distinción alguna. El Reglamento de Navegación Aérea Portugués opta en cambio, por definir con todo detalle, las áreas geográficas prohibidas al vuelo (1476) lo cual parece una solución más bien aparente, ya que cualquier cambio en ésta materia requeriría de una enmienda formal de dicho texto.

138.-OTRAS RESTRICCIONES.— Aparte de las mencionadas zonas prohibidas, las leyes facultan a las autoridades para restringir la navegación aérea, por causas diversas. Una de éstas causas es la irrupción de un estado de guerra u otros motivos que ponen en peligro el orden y seguridad públicas, en razón de lo cual el Poder Público, puede suspender las operaciones aéreas en un sector o en el total del espacio aéreo nacional. Este derecho se encuentra universalmente reconocido en la Convención de Chicago (1477) y en Iberoamérica, en los textos de Argentina, Brasil, Costa Rica, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, España, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y en el Proyecto Latinoamericano; de todas formas, debemos hacer presente que las leyes de Argentina y Brasil, aluden a causas de "interés público", las de Chile y Rep. Dominicana se refieren a "razones de seguridad pública" y la ley española a "causas graves", por lo cual éstos textos pueden ser un poco más elásticos, en cuanto a los motivos que justifican tales medidas (1478).

Existe además otra circunstancia que puede hacer necesaria la restricción o prohibición de la circulación aérea: los hechos, dispositivos y demás circunstancias que generan riesgos o peligros para la navegación aérea. La ley argentina, permite la restricción de operaciones aéreas, por causa de seguridad de vuelo (1479);

similares normas contienen las leyes de Rep. Dominicana y Panamá, la última de las cuales, contempla la posibilidad de crear "zonas de peligro" (1480).

Dentro del género de las restricciones por causa de seguridad aeronáutica propiamente tal, podemos distinguir una especie muy calificada, constituida por la facultad que tiene la autoridad aeronáutica, de poder exigir, a las aeronaves que operen sobre zonas inaccesibles o desprovistas de las suficientes ayudas a la navegación aérea, que sigan rutas pre-determinadas y que obtengan un permiso especial para realizar vuelos de tal especie. Esta norma aparece en los textos de Rep. Dominicana, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá (1481).

La ley dominicana ha contemplado además, la posibilidad de prohibir vuelos bajos en ciertas regiones y localidades y por períodos determinados, por razones de grave interés público o particular; dicho texto agrega un ejemplo, que pone de manifiesto el carácter del precepto: entre los vuelos sujetos a prohibición, se encuentran los realizados "sobre ganados o criaderos, que provoquen un daño material apreciable" (1482). Esta disposición faculta claramente a la autoridad aeronáutica, para dirimir el eterno conflicto entre los propietarios en la superficie y las personas que ejercitan el derecho a la circulación aérea; de la ponderación de la autoridad, puede depender en gran parte la solución de ciertos problemas, que de otra forma deberían desembocar en la expropiación del predio o en la total cesación de los vuelos, con graves consecuencias para el afectado, en cada una de éstas alternativas.

TITULO QUINTO. CIRCULACION AEREA INTERNACIONAL.

- 139.-RUTAS AEREAS.- De conformidad con el artículo 68 del Convenio de Chicago, los Estados están facultados para fijar las rutas que debe seguir en su territorio, cualquier servicio aéreo internacional, y si bien ésto ha sido considerado por LE GOFF, una restricción desagradable del principio de libertad del aire (1483), hoy día constituye un verdadero axioma que no se justifica

con razones de orden militar, sino por consideración a la seguridad de la navegación aérea (1484). En el Anexo Nº11 de OACI se ha aclarado el significado del concepto "ruta aérea", con la denominación "ruta ATS", que - como dijimos - se aplica según el caso a aerovías, rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o de salida, ect (1485). Anteriormente pudimos constatar, que una calificadísima especie de ruta aérea, la constituyen las "aerovías", que se definen como las áreas de control o partes de ellas, dispuestas en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación aérea (1486), y que por esencia deben tener el carácter de fijas, puesto que, de otro modo es imposible proceder a su balizamiento orgánico (1487).

Previendo la seguridad de la navegación aérea, Las leyes aeronáuticas de Argentina, Bolivia, México, Paraguay, Perú, Uruguay y el Proyecto Latinoamericano de Código Aeronáutico, disponen que toda aeronave en vuelo internacional, debe seguir el curso determinado por las rutas aéreas establecidas (1488). Por su parte, la ley española, ha facultado al Gobierno, para determinar los "canales" de entrada o de salida del territorio español.

Otro grupo de normas, que deriva sin duda del texto del Art. 11 del Convenio de Chicago, establecen que es obligación de las aeronaves, que realizan operaciones aéreas internacionales, cruzar las fronteras del Estado por puntos pre-determinados; así se ha legislado en los textos de Bolivia, Chile, El Salvador, España, Paraguay y Portugal; en éste último texto, se señalan detalladamente dichos puntos geográficos (1489).

La ley dominicana ha creído necesario disponer, que el capitán de cualquier aeronave que penetre en espacio aéreo dominicano, debe comunicar de inmediato éste hecho a la autoridad aeronáutica, por medio de los equipos de radio u otra forma análoga, indicando la ruta que se propone seguir (1490).

Como puede verse, todas éstas previsiones reguladoras de la circulación aérea internacional, tienden

a concretar el criterio de la "seguridad aeronáutica sin fronteras", que desde hace tiempo sustenta REGO FERNANDEZ.

140.-DESPEGUES Y ATERRIZAJES.- Otra norma reconocida universalmente, es el derecho de los Estados, para designar los aeropuertos que deben utilizar los servicios aéreos internacionales (1491). A toda aeronave en vuelo internacional, le es exigido aterrizar y despegar - si el reglamento del país respectivo así lo exige - en o desde un aeropuerto especialmente designado al efecto (1492); éstos campos aéreos son los denominados aeropuertos internacionales, fronterizos o aduaneros (1493).

Con ésta norma, se hace abstracción parcial de la noción "frontera volumen" (1494), cuya aplicación integral exigiría la inspección de los aparatos mientras surcan el medio aéreo, lo cual parece de difícil realización práctica, o bien, el aterrizaje de las aeronaves junto a la frontera, para luego proseguir viaje hasta el punto de destino (1495). En las leyes de Argentina, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay, Venezuela y en el Proyecto Latinoamericano, se establece que toda aeronave en vuelo internacional, tiene la obligación de despegar de un aeropuerto internacional (aduanero o de frontera) y aterrizar en ellos (1496).

En las leyes argentina y paraguaya, se ha prohibido además en forma expresa, los aterrizajes en cualquier sitio entre la frontera y el aeropuerto internacional, antes o después del cumplimiento de los pertinentes requisitos de fiscalización (1497), esto es, de las formalidades de migración, aduana, sanidad, policía y demás que califican específicamente al aeropuerto aduanero, fronterizo o internacional (1498).

En beneficio de la circulación aérea de las aeronaves de turismo, la ley española, les permite efectuar -previa autorización- aterrizajes en cualquier aeropuerto abierto a tal tráfico, a condición de que no alteren su pasaje o carga (1499); con ello se les facul-

ta - según nuestro criterio- para proseguir hasta el aeropuerto internacional adecuado para cumplir con las exigencias de fiscalización. La ley argentina en cambio, hace preceptivo el aterrizaje de las aeronaves privadas no destinadas al transporte aéreo, en el aerodromo o aeropuerto internacionales, más próximos a la frontera, salvo excepciones (1500). Como puede observarse, tanto la ley española como la argentina, han procurado adaptar la norma general, a las "performances" de los pequeños aparatos y por ellas son dignas del mayor encomio.

Empero, la regla general sobre aterrizajes y despegues en aeropuertos internacionales admite excepciones y por ello, las legislaciones han regulado también, la posibilidad de hacer aterrizajes de emergencia, es decir la hipótesis de fuerza mayor, que obliga a los aparatos a descender en cualquier sitio o en aeropuertos no internacionales. Las leyes de Argentina, Bolivia, Chile, Rep. Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Portugal y Uruguay y el Proyecto Latinoamericano, prescriben que en tales casos, deberá darse aviso inmediato a la autoridad, si el aterrizaje se verifica en sitios no habilitados como aeropuertos internacionales (1501). Con ello se tiene de a terminar, con la situación de incertidumbre creada a raíz de la desaparición de una aeronave y se hace posible el rescate de la misma, de sus pasajeros y demás efectos transportados.

Sin embargo, en algunas legislaciones se trata de proteger además, los intereses públicos, prohibiéndose en caso de aterrizaje fuera de aeropuerto internacional, el desplazamiento del aparato o el traslado de pasajeros, mercaderías o equipajes, o ambas operaciones a la vez, antes de la llegada de las autoridades y salvo caso de necesidad (salvamento por ejemplo); esta norma se encuentra contemplada por las leyes de Argentina, Bolivia, Nicaragua, Panamá, Portugal, Uruguay y por el Proyecto Latinoamericano de Código Aero-náutico (1502).

141.-INGRESO DE AERONAVES PUBLICAS EN ESPACIO AEREO EXTRANJERO.—El ingreso de aeronaves públicas en el espacio aéreo de una potencia extranjera, ha sido objeto de prohibiciones, - salvo autorización expresa - tanto en la Convención de París de 1919, como en el Convenio de Chicago en actual vigencia(1503). De allí que HAMILTON afirme, que tales aparatos están sujetos a un régimen de restricciones, sin gozar de ningún privilegio de tránsito, salvo permiso especial en cada caso (1504). Este principio se encuentra confirmado en los textos aeronáuticos de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, República Dominicana, España, Honduras y Paraguay, respecto de toda aeronave de Estado extranjera (1505) y en las leyes de Costa Rica, Ecuador y Portugal, solo respecto de las aeronaves militares (1506).

Con todo, puede apreciarse que algunos textos aeronáuticos más recientes, dejan abierta la posibilidad de admitir el ingreso de aeronaves de Estado extranjeras en los espacios aéreos respectivos, en caso de que las mismas presten colaboración en tareas de búsqueda y rescate de aeronaves ; así se ha establecido en Argentina, Chile, España y en el Proyecto Latinoamericano. Con este sistema, se posibilita la aplicación del compromiso contraído por los Estados en el Convenio de Chicago, en el sentido de colaborar en las medidas coordinadas que al efecto puedan recomendarse, en aplicación del referido Convenio (1508) y que fueron formuladas en el Anexo núm. 9, relativo a " Facilitación" (1509).

Otro tipo de aeronaves, que se encuentra sujeto a un régimen de prohibición de ingreso en espacio extranjero, salvo autorización previa, son los aparatos sin piloto, como es el caso de los aviones radio guiados u operados por control remoto (1510). La ley española, acoge literalmente este principio, asimilando el régimen de ingreso de tales aparatos, al que es propio de las aeronaves de Estado y, aún más, sujeta a este mismo sistema, a las aeronaves sin motor (1511), con lo cual abarca los globos libres y planeadores.

142.-INGRESO DE AERONAVES EN VUELOS NO REGULARES EN ESPACIO AEREO EXTRANJERO. Tal como ha dicho MATEESCO LATTE, el

artículo 5 del Convenio de Chicago, contempla tres aspectos en materia de vuelos no regulares :

- a) el derecho de entrada y las dos primeras libertades, respecto de los vuelos no-comerciales no-regulares,
- b) el derecho de entrada y las dos primeras libertades, respecto de los vuelos comerciales no-regulares, y
- c) el derecho a la tercera, cuarta y quinta libertades, con respecto a los vuelos comerciales no-regulares, supeditado al derecho del Estado del lugar de la escala, para imponer reglamentos, condiciones y restricciones (1512).

En consecuencia, una interpretación no comprometida del artículo citado, lleva a la conclusión, de que toda aeronave no dedicada a fines de comercio aéreo internacional, matriculada en un Estado signatario de OACI, tiene el derecho de entrar y sobrevolar sin escalas o hacer escala técnica sin fines comerciales, en otro Estado signatario, sin permiso previo y bastando a lo sumo un pre-áviso. Lo propio ocurriría en el caso de las aeronaves que, destinadas a fines comerciales adoptaran la modalidad de vuelos no-regulares.

Sin embargo, las autoridades de OACI, han dado una interpretación muy diversa al citado artículo quinto, al declarar que el derecho reconocido a los Estados, para imponer sus reglamentos, condiciones y restricciones al otorgar tercera, cuarta y quinta libertades respecto de los vuelos comerciales no regulares, es aplicable a toda la actividad aérea no-regular (1513), lo cual suscitó en su momento, la viva oposición de GODEHUIS, OPPIKOFER y de RIESE (1514). Esto no podía sino traer como lógica consecuencia, la proliferación de variedades restricciones, que por cierto no responden a la inspiración del Convenio de Chicago.

En Iberoamérica, las leyes de Rep. Dominicana, Gautemala, Péru y Venezuela, han seguido el criterio de exigir un permiso previo a las aeronaves civiles no comerciales que deseen ingresar al espacio aéreo respectivo (1515), en cambio, las normas de Chile, El Salva-

dor, Honduras, México, Nicaragua y Panamá, se limitan a exigir una notificación o pre-aviso (1516), que se justifica ampliamente por razones de seguridad de vuelo y de fiscalización en los aeropuertos internacionales. Por último, la remisión genérica a los convenios internacionales, que contienen las leyes de Argentina, Brasil, España y Uruguay (1517), permiten interpretarlas, en el sentido de que mantienen en todas sus partes el texto del Convenio de Chicago, en cuanto al régimen de ingreso de aeronaves no comerciales al respectivo espacio aéreo.

En cuanto a las operaciones realizadas con carácter comercial no-regular, las leyes de Argentina, Colombia, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Panamá y Perú, exigen "permiso previo" (1518); por su parte, los textos de Brasil, España y México, hacen necesaria una "autorización" previa (1519). En la reglamentación chilena, el ingreso de aeronaves en servicio comercial no-regular, requiere simple "aviso" a la autoridad aeronáutica (1520).

Puede constarse que en Iberoamérica, tiene plena validez la tesis de LOUSTAU, según la cual, si bien en Chicago los vuelos no regulares se declararían permitidos en tanto no se restrinjan o condicionen, la facultad ilimitada consolida a los Estados, les deja prácticamente al arbitrio exclusivo de cada Estado (1521).

143.-INGRESO DE AERONAVES EN VUELO REGULAR EN ESPACIO AEREO EXTRANJERO.-Si bien puede sostenerse, que el texto del Convenio de Chicago pretendió ser liberal en cuanto a la circulación aérea de aeronaves utilizadas en actividades no-regulares (comerciales y no comerciales), en cuanto al tráfico regular internacional, la regla general es la prohibición, salvo permiso especial u otra autorización del Estado donde se ejercerá tales actividades (1522).

En primer término, el otorgamiento de las dos primeras libertades del aire a los servicios regulares (derecho de sobrevolar un Estado sin aterrizar y el de

aterrizar en su territorio sin fines comerciales), no logró la suficiente aceptación como para ser incorporado al texto del "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" y fue objeto del "Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" (1523). Esta falta de aceptación unánime de las dos primeras libertades, podemos verla reflejada en Iberoamérica, porque en esta área, sólo trece países han ratificado o adherido el referido Acuerdo de Tránsito : Argentina, Bolivia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Paraguay, Portugal y Venezuela; por el contrario, Brasil, Chile, Colombia, Rep. Dominicana, Ecuador, Panamá, Perú y Uruguay, no son partes del Acuerdo de Tránsito antes indicado (1524).

Como se sabe, el otorgamiento de la tercera, cuarta y quinta libertades del aire respecto de los servicios internacionales regulares, fueron objeto del fracasado "Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional" (1525) del cual solo fueron partes los países iberoamericanos de Bolivia, Costa Rica, El Salvador, Honduras y Paraguay (1526).

Como puede verse, la operación de servicios regulares en Estado extranjero, debe ser negociada bilateralmente en cuanto a la tercera, cuarta y quinta libertades (salvo entre Bolivia, Costa Rica, El Salvador, Honduras y Paraguay, en Iberoamérica) y también las dos primeras libertades del aire, cuando tales operaciones deban cumplirse en Brasil, Chile, Colombia, Rep. Dominicana, Ecuador, Panamá, Perú y Uruguay. Esto se ve reflejado nítidamente en los textos nacionales de Argentina, Brasil, Costa Rica, Chile, Rep. Dominicana, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, que al legislar en materia de servicios regulares o de circulación aérea, se remiten en primer lugar a los tratados o convenios internacionales firmados y vigentes (1527). Sin perjuicio de los convenios respectivos, puede exigirse autorización o permiso de tráfico regular, según las leyes de Argentina, Brasil, Cuba, Chile, Rep. Dominicana, Ecuador, El Salvador, España, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (1528). Estos per-

misos toman la forma de "contratos" en la ley guatemalteca y de "certificados de explotación" en los textos aeronáuticos de Costa Rica, Honduras y Nicaragua (1529).

Los permisos de tráfico regular, presentan en las normas de Argentina, Costa Rica, Chile y Rep. Dominicana, la particularidad de ser resueltos por las autoridades competentes, previa audiencia pública de los interesados (1530); en la ley salvadoreña se acoge un principio de audiencia de interesados, que se traduce en la posibilidad que tienen éstos, de formular alegaciones escritas respecto de cualesquiera alteración, enmienda, modificación, suspensión, revocación o cancelación de los permisos ("certificados de explotación" de acuerdo con la norma legal) (1531). Este sistema de audiencia de los interesados presenta un grande contraste en relación al sistema tradicional de "expediente administrativo" químicamente puro seguido por España (1532).

Con este aspecto del procedimiento, consideramos terminado el estudio del esquema de las normas reguladoras de la circulación aérea en las leyes de Iberoamérica, influídas poderosamente por el Convenio de Chicago.

CONCLUSIONES

NOTA PREVIA.-

Hemos dividido las conclusiones de la presente tesis en dos grandes grupos : conclusiones sobre el total de la legislación aeronáutica iberoamericana y conclusiones personales en torno de cada una de las cinco instituciones básicas antes analizadas.

Con respecto de las conclusiones sobre la totalidad de la legislación aeronáutica, hemos optado por hacer un análisis global acerca de los principales aspectos en que se manifiesta: la unidad legislativa, las principales diferencias legislativas, los vacíos que presenta la legislación, la comunión legislativa en ciertos países centroamericanos, los indicios de penetración de instituciones anglosajonas en Iberoamérica y sobre la intervención del Estado en el ámbito de las cinco instituciones básicas de derecho aeronáutico en Iberoamérica.

Tratándose de las conclusiones particulares sobre las cinco instituciones básicas, que constituyen el estudio de la tesis, queremos aclarar, que sólo se señalarán aquellas que constituyen el producto de nuestra elaboración personal.

Dada la amplitud del presente trabajo y su división en cinco capítulos casi autárquicos, las conclusiones que se incorporan en ambos grupos, no tienen necesariamente íntima conexión entre sí en orden correlativo; ello se debe a la imposibilidad de hacer una síntesis total que abarque todas las conclusiones formuladas en los capítulos que anteceden. Así pues, las referidas conclusiones, deben entenderse, como los tópicos más importantes sobre las materias que hemos estudiado.

I.-CONCLUSIONES GENERALES SOBRE LAS INSTITUCIONES BASICAS DE DERECHO AERONAUTICO EN IBEROAMERICA.

A.MANIFESTACIONES DE LA UNIDAD DE PRINCIPIOS EN IBEROAMERICA==

- 1.El primer aspecto en que coinciden las legislaciones iberoamericanas, es la proclamación de la soberanía estatal sobre el espacio aéreo; si bien, algunos textos (Colombia, Cuba, Chile, Ecuador y Uruguay) siguen refiriéndose al " espacio atmosférico", que es hoy una noción con límites imprecisos, dado el estado de los estudios científicos.La excepción al reconocimiento de la soberanía estatal sobre el espacio aéreo, la encontramos en el código argentino, que omite toda referencia a ello.
- 2.También coinciden los textos iberoamericanos en la regulación jurídica de la infraestructura, sobre la base de la distinción entre aerodromos públicos y privados.
- 3.Otra premisa de la legislación iberoamericana, es la exigencia de habilitación, autorización o permiso, como requisito indispensable para abrir y explotar aerodromos.Ello está plenamente justificado, ya que los aerodromos son el sitio más idóneo,para que el Estado ejerce el control de las aeronaves y la fiscalización correspondiente.
- 4.La fiscalización estatal de todas las instalaciones de ayuda a la navegación aérea, se encuentra consagrada por la casi unanimidad de las leyes aeronáuticas de Iberoamérica.
- 5.Otro principio de aplicación uniforme en el área indicada, es aquel por el cual, solo es facultad del Estado, la determinación de las exacciones y demás cobros formulados a los usuarios de instalaciones de infraestructura.
- 6.Los textos iberoamericanos,son unánimes al consagrar el principio de nacionalidad de las aeronaves, con lo cual se adaptan perfectamente al Convenio de Chicago, que hoy

es de aplicación en todo el planeta.

7. El principio de unicidad de la nacionalidad a través de la consagración de la unicidad de la matrícula de las aeronaves, está consagrado también, en todas las legislaciones iberoamericanas.
8. La obligatoriedad de las marcas en las aeronaves, que no son sino la consecuencia externa y visible de la nacionalidad, matriculación y consecuente individualización de los aparatos aéreos, también se consagra casi unánimemente en los textos iberoamericanos.
9. Al clasificar las aeronaves en públicas y privadas, las leyes iberoamericanas han coincidido en catalogar previamente a las aeronaves públicas. Las aeronaves privadas se agrupan residualmente y de tal suerte, serán (negativamente o a "contrario sensu"), aquellas que no son públicas. Por excepción, la ley cubana intenta una definición de aeronave privada.
10. En materia de títulos translativos del dominio de las aeronaves, los textos iberoamericanos se abstienen de legislar; en esta forma, tales aspectos se rigen necesariamente por las reglas del derecho civil, sujetas a las necesarias enmiendas que la ley aeronáutica introduce, respecto de algunos contratos (Ej. capacidad y formalidades en la compraventa de aeronaves).
11. La declaratoria de pérdida de aeronave es regulada en las leyes iberoamericanas, como causal de cancelación de la matrícula; esto confirma nuestra afirmación, de que la sola declaratoria de pérdida, no basta para extinguir el dominio de las aeronaves.
12. Las leyes iberoamericanas - salvo excepciones - coinciden también al otorgar al registro de aeronaves caracteres de : nacional, oficial, real, público, obligatorio y para atender tanto fines públicos como privados.
13. Otro punto de coincidencia entre todos los textos iberoamericanos, lo encontramos en cuanto al carácter obligatorio de la inscripción en el registro respectivo, de

los títulos por los cuales se transfiere el dominio de las aeronaves (salvo la ley boliviana).

14. El efecto público fundamental de la inscripción registral del aeronave, consiste en la admisión de la misma a la circulación aérea en el espacio aéreo respectivo. Este efecto de la matriculación es reconocido en toda Iberoamérica.

15. La "oficialidad" de las licencias y de las certificaciones del personal aeronáutico, en virtud de la cual solo el Estado puede otorgarlas, es otro punto de coincidencia de los textos aeronáuticos iberoamericanos. También coinciden los textos indicados, en cuanto a que es preceptivo disponer de una licencia, para el ejercicio de una función técnico aeronáutica.

16. Otra identidad legislativa en los textos aeronáuticos iberoamericanos, la encontramos en el principio de nacionalidad, que rige el otorgamiento de las licencias del personal aeronáutico. El Estado debe intervenir necesariamente, en cuanto a las licencias otorgadas para operar en su territorio, sea otorgándolas, sea reconociendo o convalidando las licencias del personal que fueren concedidas en el extranjero.

17. Si bien once textos iberoamericanos, consagran el principio según el cual las aeronaves solo pueden despegar o aterrizar en aerodromos habilitados, parece necesario que las demás leyes aeronáuticas adopten igual criterio, que puede calificarse como uno de los postulados fundamentales de la circulación aérea.

18. El principio básico de circulación aérea internacional, según el cual las aeronaves que efectúan operaciones internacionales deben aterrizar o despegar en o desde un aeropuerto internacional, fronterizo o aduanero, es otra materia donde puede apreciarse coincidencias legislativas en Iberoamérica.

B. PRINCIPALES MANIFESTACIONES DE LAS DIFERENCIAS LEGISLATIVAS EN IBEROAMERICA.

1. Las leyes iberoamericanas presentan una notable diferen-

cia en relación con la extensión del espacio aéreo sobre el mar. Esto no es sino una consecuencia de la falta de acuerdo internacional en cuanto a la extensión que las distintas naciones reconocen en cuanto a mares territoriales, patrimoniales, etc.

2. También los textos iberoamericanos presentan diferencias notables, en relación con la regulación de los derechos que los particulares ejercerían sobre el espacio aéreo; ello es el resultado, de las diferencias que acusan en tal materia, los respectivos códigos civiles, aunque a fin de cuentas, las diversas normas han logrado hacer compatibles los derechos de los usuarios de la navegación aérea, con aquellos que poseen los titulares de los predios en la superficie.
3. También el concepto legal de aerodromo presenta diversas características en Iberoamérica, según que los textos acepten solo un criterio técnico de definición, o bien los criterios funcional y legislativo, que científicamente son más evolucionados.
4. Las legislaciones iberoamericanas, siguiendo la dualidad en las tendencias doctrinarias, clasifican los aerodromos de públicos o privados, sea en consideración al carácter del propietario o bien, tomando en cuenta el uso al cual se destina el campo aéreo.
5. Si bien muchos textos legales, han omitido una definición o concepto de "aeropuerto", en las restantes puede observarse varias tendencias. Para algunos textos, el aeropuerto se califica como tal por las instalaciones que posee, mientras que en otros, esta denominación es equivalente a la de aeropuerto internacional; la ley argentina ha exigido al aeropuerto, además de instalaciones, cierta intensidad de tráfico que justifique tal denominación.
6. El sistema de gestión de aerodromos también presenta diversas alternativas, reconocidas por tres grupos de leyes iberoamericanas: sistema de gestión estatal cerrado, sistema liberal (en que el Estado no asume compromisos al respecto) y sistema ecléctico (en el cual el Estado

• solo administra los aerodromos públicos de su dominio).

7. El tratamiento legislativo de los gravámenes impuestos a los predios situados en las proximidades de los aerodromos, sigue dos tendencias en la legislación iberoamericana : algunos textos las consideran como limitaciones o restricciones al dominio, en tanto otras, mantienen a su respecto el concepto tradicional de servidumbre.

También difieren los textos iberoamericanos, en cuanto al tratamiento legislativo de las zonas o áreas donde han de aplicarse las servidumbres de no edificar y de supresión de obstáculos a la navegación aérea. En efecto, mientras algunos textos adoptan un criterio de fijación legal y matemática de dichas áreas, otras leyes entregan la gestión a normas reglamentarias, o bien, a la decisión de la autoridad aeronautica, todo lo cual influye en la mayor o menor flexibilidad o adaptabilidad de las servidumbres.

8. También existe diferencias en la tendencia que siguen los textos iberoamericanos, en torno del criterio aceptado para definir la aeronave. El criterio puramente enunciativo o enumerativo no es seguido en Iberoamérica, que se ciñe más bien al sistema conceptual; pero, dentro de esto último, las leyes adoptan criterios amplios, intermedios y restringidos, para definir el vehículo aéreo.

9. Otra diferencia de importancia, se observa en torno del criterio que adoptan las leyes iberoamericanas, para otorgar la nacionalidad al aeronave. Una gran mayoría de textos, sigue integralmente el criterio ecléctico, según el cual, la nacionalidad se regula por el hecho objetivo de la matrícula en un Estado determinado, el cual a su vez, la otorga sólo a sus nacionales. Otro grupo, sigue también el sistema ecléctico, pero lo modifica, al permitir que el Estado otorgue matrícula de aeronaves, a cualesquiera persona domiciliada. Este último sistema facilita la "extranjerización" de la flota aérea civil de un Estado y, por ser demasiado liberal, puede ser perjudicial a los intereses del Estado. Ello se confirma en otros textos legales, que si bien permiten otorgar matrícula a extranjeros domiciliados, lo prohíben en el caso de las aeronaves de transporte público.

10. Al consagrar el criterio ecléctico para conferir nacionalidad a las aeronaves, los textos adoptan dos modalidades : unos exigen la nacionalidad como requisito para "adquirir el dominio de las aeronaves", en tanto otros la requieren, como supuesto de la "matrícula" de la aeronave. El primer criterio significa en la práctica, la creación de una incapacidad para decidir el dominio; en cambio, el segundo implica la posibilidad de adquirir un dominio inútil si no se reúnen los requisitos de nacionalidad al momento de matricular, porque sin este trámite, la aeronave no será admitida a la navegación aérea.
11. Otra diferencia de consideración, es la relacionada con el eje, en torno del cual se hace la distinción entre aeronaves públicas y privadas. Algunos textos siguen el criterio subjetivo (atendiendo a la naturaleza del propietario), que dada la envergadura de las actividades aerocomerciales del Estado, no es de suficiente precisión; otras leyes siguen el criterio funcional (aeronave pública es la dedicada a un servicio público), que también requiere mayor precisión, teniendo presente que el concepto de "servicio público", tiene en derecho administrativo, alcances muy definidos.
12. Se puede apreciar, que en cuanto a la documentación de a bordo -excluidos los certificados de matrícula y aeronavegabilidad - los textos iberoamericanos, han omitido algunos o bien, establecido otros, que internacionalmente no son reconocidos. Esta es una materia que requiere urgente uniformidad.
13. En cuanto al sistema de organización registral aeronáutica, las leyes iberoamericanas han seguido uno de dos criterios : el sistema de registro dual y el del registro Único. Ambos sistemas presentan ventajas e inconvenientes, de modo que la idoneidad de cada uno de ellos, radicará en la aplicación práctica de los mismos.
14. Grandes diferencias presentan los textos iberoamericanos, en cuanto a los requisitos exigidos a las personas jurídicas, para proceder a la matriculación de los aparatos aéreos; ello es el producto de las tendencias más o no-

nos liberales o más o menos nacionalistas, que presentan las legislaciones.

15. Si bien la hipoteca mobiliaria aplicada a las aeronaves, es la garantía real que mejor se adapta a la naturaleza del vehículo aéreo, puede constatarse que la prenda común ha sido también extendida expresamente a ella en las legislaciones iberoamericanas, especialmente en el área centroamericana.
16. Han sido muchas las leyes aeronáuticas iberoamericanas, que no regulan los privilegios aeronáuticos, pero, aquellas que los tratan, presentan notables diferencias en cuanto a la extensión de los privilegios y en cuanto al grado o categoría en que se los clasifica. El reconocimiento internacional de tales privilegios, exige uniformidad en esta materia y el proyecto latinoamericano puede servir eficazmente para ello.
17. Los textos iberoamericanos presentan notables diferencias en cuanto a la regulación jurídica de las funciones técnicas y disciplinarias del comandante de aeronave. Las mayores o menores facultades y derechos del comandante y aún la omisión de algunos de ellos, son una característica de las leyes aeronáuticas en Iberoamérica; este es un aspecto muy necesitado de uniformidad en el tratamiento legislativo.

C. PRINCIPALES VACIOS EN LA LEGISLACION IBEROAMERICANA.

1. Puede observarse que los textos iberoamericanos no nos entregan una definición o concepto acabado del espacio aéreo. Las legislaciones se limitan a señalar alguna de sus características jurídicas (ej. objeto de soberanía), sin comenzar o completar la descripción conceptual. Frente al problema de la delimitación entre espacio aéreo y espacio cósmico, tampoco se adoptan criterios de solución. Ello es lamentable, porque este es un factor de delimitación del derecho aeronáutico y del ámbito de la soberanía estatal sobre el medio aéreo.
2. Tampoco se ha adoptado criterios para delimitar el medio aéreo, en relación con la superficie de la tierra, ni para delimitar entre sí los espacios aéreos nacionales

3. Las leyes iberoamericanas no contemplan la posibilidad legal de establecer coordinación entre los espacios aéreos nacionales, con lo cual se puede ir al establecimiento de espacios aéreos supranacionales, como un paliativo a los problemas que puede plantear la soberanía sobre el medio aéreo y, por imperativos de "seguridad aérea sin fronteras". El texto argentino es la excepción a dicha regla. Los países de Centroamérica, ya han creado una entidad multinacional para la explotación de servicios de tránsito aéreo y comunicaciones aeronáuticas en el espacio aéreo de los países miembros.
4. Es una constante en las leyes iberoamericanas, la no regulación del problema causado por el ruido de las aeronaves; la cuestión sólo es resuelta por la ley argentina, que asimila tales daños, a los causados a los terceros en la superficie, sobre la base de la responsabilidad objetiva; con ello se evita al damnificado la prueba de la culpa o dolo del explotador aéreo, para obtener indemnización.
5. Los textos legales iberoamericanos, que han admitido el principio de soberanía sobre el espacio aéreo, no dilucidan en cambio, el problema del "dominio" sobre el mismo, salvo señaladas excepciones; ello reviste singular gravedad, proque el dominio sobre el medio aéreo será la justificante de una concepción patrimonial y nacional del espacio aéreo.
6. En los textos iberoamericanos no se ha definido el concepto de infraestructura aeronáutica; por excepción, el Código brasilero contiene un concepto enumerativo de la misma.
7. Con excepción de los textos de México y Venezuela, el resto de las leyes iberoamericanas no han consagrado el principio de la utilización obligatoria de los servicios auxiliares de infraestructura (ayudas a la navegación aérea) que, en determinadas hipótesis deben ser de uso compulsivo, por ejemplo, en el vuelo por instrumentos.

8. Los textos iberoamericanos no han adoptado soluciones para los casos que requieren matrícula de aeronave sobre bases no nacionales. (aeronaves pertenecientes a organismos públicos internacionales o a consorcios privados multinacionales). La ley argentina acepta la matriculación de aeronaves de organismos públicos internacionales, con carácter provisorio y asimilándolas a las aeronaves públicas. Respecto de la matriculación de aparatos pertenecientes a consorcios internacionales las leyes iberoamericanas no han contemplado soluciones y esta situación no facilita precisamente, la existencia de tales corporaciones, que podrían ser una excelente manifestación de integración del transporte aéreo regional.

9. Los textos iberoamericanos - con excepción de los de Argentina y Perú - no contienen normas especiales, que permitan la inscripción de aeronaves adquiridas en el extranjero bajo la forma jurídica de "locación-venta" (venta con reserva de dominio, hasta el completo pago del precio). Como puede observarse, la regulación de este aspecto es de vital importancia para proceder a la matrícula, aún provisorio de aeronaves cuyo dominio se reserva un extranjero no domiciliado.

10. Salvo las leyes de Argentina y España, los textos iberoamericano no han legislado tampoco, sobre el momento en que existe aeronave en construcción, lo cual reviste gran interés para los efectos de constituir hipotecas, respecto del aparato en construcción; tales objetos, solo son incorporados al régimen registral en cinco textos aeronáuticos iberoamericanos.

11. La coexistencia de prendas sin desplazamiento y de la hipoteca aeronáutica, en relación con las aeronaves, puede significar serios inconvenientes, derivados de la existencia de dos registros en los cuales se publicitan tales gravámenes. Las leyes iberoamericanas, con la sola excepción del texto argentino, no han establecido una prohibición de constituir prenda con registro en forma paralela con la hipoteca.

12. Un notable vacío legislativo, constituye la ausencia ge-

neralizada, de la extensión del régimen de la hipoteca aérea, respecto de los motores de aeronaves, que por ser perfectamente individualizables, admiten perfectamente tal gravámen; sólo cuatro leyes iberoamericanas, permiten en sus legislaciones la hipoteca de motores de aviación.

13. Al regularse la hipoteca de aeronaves en forma integral, las leyes iberoamericanas deberán detallar, las partes o elementos que afecta el gravámen. En los textos vigentes, ello solo está regulado en España, y Panamá; la teoría de la unidad jurídica pertenencial, según la cual se distingue entre partes esenciales, partes no esenciales y pertenencias de la aeronave, puede ser muy útil con este objeto.

14. Es indudable que en los casos de pérdida, destrucción o expropiación de la aeronave, se opera una subrogación real y el acreedor hipotecario puede ejercitar su acción sobre los valores de sustitución que existan (indemnizaciones civiles por daños, valor del seguro o valor de expropiación); sin embargo, solo las leyes de El Salvador, Honduras y Nicaragua, contemplan expresamente normas que así lo establecen ; ello debe extenderse al resto de los textos iberoamericanos.

15. El alcance que tienen los privilegios aeronáuticos, en cuanto a la aeronave y sus componentes y en cuanto a los valores de sustitución, es otro punto donde las legislaciones iberoamericanas -salvo las de Argentina, España y Venezuela- presentan vacíos, que deben completarse para evitar la controversia judicial en esta materia.

16. Las leyes iberoamericanas presentan una característica uniforme : han rehuído legislar respecto del personal aeronáutico de tierra, cuya regulación queda en consecuencia, entregada íntegramente a la reglamentación. Somos de la opinión de que, si bien la ley no debe descender al detalle, debería al menos contener algunas pautas generales en esta materia, precisar atribuciones, regular la responsabilidad, etc.

17. En cuanto al personal de vuelo o tripulación, los textos

de la comunidad iberoamericana, que no han omitido referirse al comandante de aeronave, por regla general no mencionan a las demás personas que integran la tripulación (salvo las leyes de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Panamá).

18. La integración mínima de la tripulación (número y calidad de los tripulantes), no puede quedar al arbitrio del explotador y, especialmente en las aeronaves de transporte aéreo. En Iberoamérica, sólo las leyes de Argentina y Paraguay otorgan facultades a la autoridad aeronáutica, para determinar la integración mínima de las tripulaciones; esta norma debe ser extendida a los demás textos iberoamericanos.

19. Las leyes iberoamericanas, no entregan un concepto acabado sobre la figura jurídica del comandante de aeronave; han preferido en cambio limitarse a señalar sus derechos y deberes. Si bien ello es una consecuencia de la falta de acuerdo internacional en la materia, no deja de ser un vacío lamentable. Dichos textos tampoco regulan, la sustitución o reemplazo del comandante de la aeronave en vuelo, lo cual puede significar serios inconvenientes prácticos.

20. Sólo nueve textos legales iberoamericanos, mencionan las facultades que posee el comandante, como delegado del oficial de estado civil. Parece conveniente extender a los demás leyes la citada función.

21. Las leyes iberoamericanas, con excepción de la argentina, han omitido expresar que la designación del comandante de aeronave debe figurar en la documentación de a bordo; ello tiene singular importancia, porque solo en virtud de tal designación, el comandante está investido de tal carácter y porque, solo acreditando la referida designación, el comandante inviste la representación legal del explotador.

22. Con excepción de unos pocos textos legislativos que regulan la materia, el resto, no regula debidamente las relaciones jurídicas que median entre comandante y explotador; esto se puede apreciar especialmente, en relación

con la representación legal del explotador, que inviste el comandante. En materia de representación convencional y adicional que puede revestir el referido sujeto, el vacío legal es aún más notorio, porque solo está regulada en los textos de Argentina y Uruguay.

23. Una gran laguna legislativa se puede apreciar en los textos iberoamericanos, en materia de responsabilidad del comandante; aquí se está reflejando una vez más la carencia de un instituto internacional del comandante de aeronave. En efecto, los textos que hablan de responsabilidad del comandante, se han limitado a señalar los momentos en que comienza y termina tal responsabilidad.

D. MANIFESTACIONES DE LA UNIFORMIDAD LEGISLATIVA EN CENTRO-AMERICA.

1. Un primer caso que demuestra la uniformidad legislativa en el área centroamericana, lo encontramos en la regulación exclusiva de los aerodromos "civiles", con lo cual se reconoce indirectamente la distinción entre aerodromos civiles y militares, excluyéndose a estos últimos, del régimen legal.
2. También se caracterizan los textos centroamericanos, por la regulación prolija de la prohibición de transportar por vía aérea, personas enfermas, infecto-contagiosas, embriagadas o bajo efectos de estupefacientes.
3. Los textos de El Salvador, Honduras, Nicaragua y Venezuela, presentan notable semejanza en cuanto a la regulación de la declaratoria de pérdida de las aeronaves, en particular, cuando disponen que luego de la referida declaratoria, comienzan a correr los plazos de prescripción de las acciones respectivas.
4. La regulación expresa de la prenda común aplicada a las aeronaves, es otro punto de coincidencia de numerosas Leyes de América Central, entre las cuales puede citarse las de Costa Rica, Rep. Dominicana, Nicaragua, El Salvador, México y Honduras.
5. La regulación legal de la prenda común respecto de los repuestos de aeronave, es otro particularismo del derecho aeronáutico en Centroamérica, porque tal gravámen

sólo es aceptado por las leyes de Rep. Dominicana, El Salvador, México y Nicaragua. Por su parte, la ley hondureña ha sometido a los repuestos, a un régimen de prenda sin desplazamiento.

6. Aparte de la ley española, la nitidez legal en cuanto a la distinción entre tripulación de vuelo (o técnica) y tripulación auxiliar, sólo aparece consagrada en los textos de Rep. Dominicana, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Panamá.

7. En cuanto a la regulación de las funciones técnicas y disciplinarias del comandante de aeronave, las leyes de El Salvador, Honduras, Nicaragua y Panamá, presentan identidad de principios y también un tratamiento bastante prolijo y exhaustivo, que no se encuentra en la mayoría de los textos iberoamericanos.

E. INDICIOS DE PENETRACION ANGLOSAJONA EN LA LEGISLACION IBERO-AMERICANA.

1. La penetración anglosajona en algunos textos aeronáuticos iberoamericanos, se refleja en la aceptación de dos instituciones extrañas a una tradición civilista: la hipoteca de flota aérea que regula las leyes panameñas y, la hipoteca de una empresa completa de aeronavegación, que ha sido aceptada y con diverso desarrollo legislativo, en los textos de México, el Salvador y Honduras.

Si bien la hipoteca de flota, puede ser recibida perfectamente en países de tradición civilista, aunque con normas muy precisas, en cuanto a la parte del gravámen que soporta cada aparato hipotecado, concordamos con VIDELA, en que no puede aceptarse la hipoteca de empresa aérea porque, en definitiva, la empresa no es cosa, sino una universalidad compuesta por un activo y por un pasivo y no parece conveniente aceptar la hipoteca de los débitos. Todo mueve a desaconsejar la hipoteca de empresa que resulta ser una mala adaptación de la "corporate mortgage" norteamericana.

2. Aunque no puede calificarse de penetración anglosajona, sino de influencia del "common - law", debemos destacar que los textos de Argentina y Perú han procurado hacer compatibles ciertos contratos regulados por la legisla-

ción anglosajona, con los fines perseguidos por el registro aeronáutico. En efecto, para proceder a la inscripción registral de las aeronaves adquiridas en Norteamérica o Inglaterra, en virtud de contrato por el cual el vendedor se reserva el dominio, hasta el completo pago del precio, las leyes citadas han aceptado la inscripción provisoria de los aparatos así adquiridos, con lo cual se evita desnaturalizar la institución registral, basada en la nacionalidad o en el domicilio del titular del aparato.

F. LA INTERVENCION DEL ESTADO : UNA CONSTANTE EN IBEROAMERICA.

1. El Estado interviene, de acuerdo con las leyes iberoamericanas en fundamentales aspectos de todas las instituciones básicas que se han estudiado en esta tesis. El Estado interviene, en primer término en la administración del patrimonio económico representado por la explotación del espacio aéreo, que según nuestro criterio constituye bien de dominio público o nacional.
2. El Estado interviene en la planificación y control de la infraestructura, por razones de seguridad aeronáutica y de economía nacional. Su intervención le llevará a un, hacerle administrador de servicios de infraestructura en casi todas las legislaciones y en otras a administrar los aerodromos.
3. El Estado también interviene, en cuanto al registro de las aeronaves, que determina la individualidad y la nacionalidad de las mismas y hace posible la constitución de hipoteca a su respecto.
4. El Estado supervigila la aptitud de la aeronave para el vuelo, exigiendo condiciones de aeronavegabilidad y además, el cumplimiento de los requisitos que determinan la "aptitud jurídica" para el vuelo : certificaciones y libros de a bordo, certificaciones de los aeronavegantes, etc.; para ello, puede ejercitar su derecho de inspección sobre los aparatos aéreos.
5. El Estado también interviene, en el otorgamiento de las licencias del personal aeronáutico; estas certificaciones son fundamentales para que el Estado ejercite su con-

trol sobre el referido personal y haga efectiva la responsabilidad gubernativa o "ante la Administración", a la cual está sujeta todo el personal aeronáutico. Siempre en cuanto a las certificaciones, el Estado interviene, fijando los especiales requisitos que se exigen para ser titular de un título, licencia o habilitación aeronáutica para integrar el personal aeronáutico (de vuelo o de tierra), para lo cual dicta las reglamentaciones pertinentes.

6. La intervención del Estado en materia de personal aeronáutico, se extiende también a la supervigilancia de los centros de instrucción, formación y capacitación aeronáutica, y en los textos de Chile, esta intervención llega a la prestación misma de instrucción técnico-aeronáutica.

7. En materia de circulación aérea, el Estado interviene también, creando las normas que regulan todas las operaciones aéreas y a las cuales deben sujetarse, cualesquiera aeronave que sobrevuele su territorio. Si es el Estado quien administra la infraestructura, será la autoridad aeronáutica, quien dictará las instrucciones a todos los aparatos en vuelo. Es también facultad del Estado, hacer descender cualquier aeronave que penetre en su espacio aéreo.

8. El Estado interviene en el régimen de la circulación aérea, aún estableciendo la obligación de contratar seguros, que tienden a hacer efectivo el pago de indemnizaciones por : daños a terceros en la superficie, a pasajeros y otras clases de seguros aeronáuticos, lo cual incide en el régimen jurídico del transporte aéreo.

II.-CONCLUSIONES PERSONALES SOBRE CADA UNA DE LAS CINCO INSTITUCIONES BASICAS DE DERECHO AERONAUTICO.

A. SOBRE EL ESPACIO AEREO.

1. Debe abrirse camino en la legislación, el criterio que, además de reconocer soberanía al Estado en materia del espacio aéreo, atribuye a este último una condición de "bien nacional patrimonial"; esto significa aceptar, que el medio aéreo representa un patrimonio económico, constituido por la explotación racional del tráfico que en

él se genera. Esta será la nueva justificación de la soberanía del Estado en el medio aéreo, tal como lo señalan los textos de Perú y Bolivia.

2. El espacio aéreo es de "dominio público nacional". Corresponde al Estado su administración. No pueden sostenerse las tesis sobre la accesoriedad del espacio aéreo respecto de los predios superficiales, ni la de "res nullius", ni la de la "res communis" (que niega la soberanía y que desconoce la índole patrimonial del ámbito aeronáutico).

B. SOBRE LA INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA.

1. La infraestructura, junto con el espacio aéreo se complementan recíprocamente para constituir el ambiente, donde se realiza la actividad aeronáutica. El estudio de la infraestructura debe necesariamente, hacerse a continuación del análisis sobre el espacio aéreo, porque ambos son elementos perennes, factores concoidos y pre-existent, a los cuales ha de sujetarse, por la fuerza de los hechos la aeronave y los aeronavegantes. Si bien esto puede ser duro de aceptar para el personal tripulante, no es menos cierto, que así como este último no puede prescindir ni alterar la naturaleza del espacio aéreo, tampoco puede dejar de tener en cuenta, la existencia de infraestructura que, con sus instalaciones y servicios (elementos materiales e inmateriales), condiciona la aeronavegación. Las operaciones aéreas están limitadas, por las instalaciones de tierra y el mismo vuelo, queda supeditado estrechamente tanto a las normas de tránsito aéreo, como a las directivas de los servicios que lo controlan.
2. Es perfectamente posible sostener, que los gravámenes impuestos a los predios superficiales en las proximidades de los aerodromos y otras limitaciones al dominio de los particulares, constituyen servidumbres legales y personales. El ejercitante de la servidumbre es el Estado, puesto que el espacio aéreo es un bien público y aquel es el representante del interés colectivo.

C. SOBRE LA AERONAVE.

1. Con respecto a la aplicación de la teoría de la "unidad

jurídica pertenencial" a la aeronave, somos de la opinión, de que puede prestar gran utilidad para los efectos de constituir gravámenes reales sobre la misma. De éste modo se delimitará el contenido de lo gravado, vendido o hipotecado, sea con respecto de las partes esenciales, no-esenciales y de las pertenencias, según el criterio adoptado por la ley.

2. Jurídicamente, la aeronave es un bien mueble registrable. Sus atributos de movilidad, nacionalidad y de bien hipotecable, la hacen susceptible de registro, aunque de ello, no puede resultar una asimilación completa de la misma, a la categoría de los bienes inmuebles, como sucede en la legislación civil del Perú.
3. La nacionalidad de las aeronaves, es reconocida por toda la legislación iberoamericana, como atributo esencial de los aparatos aéreos y, a pesar de ciertas críticas recientes (COCCA), que, partiendo de los textos multilaterales sobre el espacio exterior, sostienen que el referido atributo debe ser reemplazado por los conceptos "Jurisdicción", "control" y "propiedad", nosotros creemos que la innovación en la materia, tardará mucho en ser consagrada.
4. Es presupuesto de la nacionalidad de las aeronaves, su matriculación. Además, la matriculación es requisito básico para que la aeronave pueda ser empleada en la actividad aviatoria. La aeronave no-matriculada, no puede volar y tampoco ser hipotecada; en tal situación, no es objeto de derecho regulado por el derecho aeronáutico.
5. La aptitud de la aeronave para el vuelo, debe entenderse como un conjunto armónico de exigencias técnicas (aeronavegabilidad, etc.) y jurídicas (matrícula, documentación de a bordo, de los tripulantes, de tipo radioeléctrico, etc.). La aeronave puede verse retirada de vuelo, por no reunir los requerimientos técnicos o jurídicos que, deben concurrir copulativamente, para que sea aceptada en el espacio aéreo. El Estado es el encargado de supervigilar, que las aeronaves reúnan tales exigencias en todo momento, para lo cual ejercita su derecho a la inspección integral de las aeronaves, en torno de la aeronavegabilidad, la documentación y sobre todas las demás actividades

realizadas con aparatos aéreos.

6. La aeronave, como objeto de derecho, es susceptible de derechos reales; descartados los derechos de servidumbre, de habitación y anticresis, llegamos a la conclusión, de que la aeronave es susceptible de : dominio, uso, usufructo e hipoteca mobiliaria y además de prenda común, si bien este último derecho real solo implica un alto costo social, puesto que significa la inmovilización de la aeronave. No puede hablarse de "condominio" sobre aeronaves, sino de "comunidad" en las mismas, es decir, un derecho real compartido en la aeronave, en forma de cuotas o partes alícuotas en el vehículo aéreo.
7. Dado que en materia de transferencia del dominio de los bienes, ha predominado en lo que CASTAN denomina "grupo ibérico", el llamado sistema de transmisión causal seguido de la tradición (entrega) de la cosa, nosotros estimamos imprescindible que en estos aspectos, se distinga nítidamente entre títulos y modos de adquirir el dominio de las aeronaves.
8. La declaratoria de pérdida de la aeronave, no extingue por sí sola el dominio que ejercemos sobre las mismas; constituye una presunción de pérdida, de aquellas que admiten prueba en contrario y, aparecida la aeronave, debe restituírsela a su legítimo propietario.
9. No debe aceptarse la hipoteca de partes o trozos de las aeronaves, lo cual significaría desnaturalizar la institución hipotecaria. Solo es posible, la hipoteca de "partes alícuotas", cuotas o derechos en la aeronave (en caso de comunidad sobre aeronave).

D. SOBRE EL PERSONAL AERONAUTICO.

1. La designación del comandante por el explotador, no es un factor típico en todo comandante de aeronaves. El comandante de aeronave que pilota su propio aparato, o el que al pilotarla ejerce su derecho de usuario, usufructuario, comodatario, comunero y aún de socio de un aeroclub, no requiere designación del explotador.
2. Las funciones comerciales que ejerce el comandante, en

cuanto persona de la confianza del explotador, no son una constante en todo comandante de aeronaves y, por lo tanto, deben ser estudiadas y tratadas como una regulación especial en ciertos y determinados casos o hipótesis de comandantes de aeronaves. De esta forma, se evita identificar la amplia figura jurídica del comandante, con el comandante de aeronaves de transporte.

3. Es deber del comandante, la planificación previa del vuelo y si bien puede delegar en funcionario competente la misión de programación, una vez que firma el correspondiente plan de vuelo, la hace suya y luego no podrá eximirse de responsabilidad, so pretexto de errores en la programación ajena.
4. El comandante ejerce funciones de oficial público, solo en virtud de expresa disposición de la ley, con todo, de esta circunstancia no puede deducirse, que revista propiamente carácter de funcionario público, porque no esta incorporado a la Administración.
5. El comandante no tiene funciones de carácter migratorio, aduanero o sanitarias; sólo le corresponde colaborar con las autoridades respectivas con tales materias.
6. En cuanto los vínculos jurídicos entre comandante y explotador, debemos concluir, que el mero contrato de trabajo que media entre ambos, no completa por sí solo el cuadro de las relaciones jurídicas que los rigen. Las funciones técnicas, disciplinarias y de oficial público que cumple el comandante, no están sujetas a la autonomía contractual de las partes. Aún más, el comandante puede negarse a cumplir las instrucciones del explotador, si con ello pone en peligro la expedición aérea (ej. despegue en malas condiciones atmosféricas y contra las instrucciones de tránsito aéreo).
7. Siempre dentro de la hipótesis del comandante designado por el explotador, puede concluirse, que no basta el contrato laboral para que aquél esté investido en todo momento de las atribuciones y deberes de comandante; un piloto adquiere el carácter de comandante, para el ejercicio de una o varias operaciones aéreas, en virtud de

una designación especial que emana del explotador o de uno de sus dependientes autorizados.

8. La responsabilidad del comandante y la de cualesquiera otro miembro del personal aeronáutico ante la Administración, puede traducirse en la amonestación, o en la suspensión o cancelación de las respectivas licencias, lo cual produce necesariamente, importantes consecuencias en las relaciones laborales que vinculan a tal personal, respecto de su empleador.
9. Las normas de derecho laboral sufren algunas modificaciones tratándose del personal aeronáutico. En efecto, para el desempeño de funciones aeronáuticas calificadas, no puede contratarse sino personas que acrediten mediante certificaciones adecuadas, la aptitud suficiente para el desempeño de las mismas. La limitación de horas de trabajo en relación con el personal aeronavegante y por causa de seguridad aeronáutica, es otra excepción al derecho laboral; porque para el personal de vuelo, el descanso es obligatorio.
10. El único personal aeronáutico, que está exento del régimen de licencias especiales -aún en el campo internacional- es el jefe de aerodromo; sus funciones de trascendental importancia, deben ser desempeñadas en todo caso, por personas de reconocida experiencia aeronáutica y administrativa.

E. SOBRE LA CIRCULACION AEREA.

1. La circulación aérea sobre alta mar, es controlada y reglamentada por aquellos Estados que, en virtud de Convenios Regionales de Navegación Aérea, han asumido tal responsabilidad. En virtud de ello, tales Estados extienden la aplicación de su reglamentación aeronáutica, respecto de determinadas porciones del espacio aéreo sobre alta mar, no a título de soberanía, sino en ejecución de principios fundamentales de cooperación aeronáutica internacional. A iguales principios está sometida la circulación aérea sobre territorios de soberanía indeterminada (ej. Antártida).
2. La circulación aérea internacional, se rige por las nor-

mas, reglamentos e instrucciones que rigen en el Estado sobrevolado y, por lo tanto, en este aspecto, no difiere sustancialmente del régimen de la circulación aérea interna (dentro del espacio aéreo de un Estado).

3. Según las bases más elementales de las normas de aeronavegación, el vuelo visual (VFR) y el vuelo por instrumentos (IFR), pueden hacerse dentro o fuera de espacios aéreos controlados. Todo vuelo dentro de espacio aéreo controlado o cualesquiera operación en aerodromo controlado, quedan sujetos a las instrucciones de los servicios de tránsito aéreo. Una de las funciones más importantes de los referidos servicios, es la de proporcionar separación vertical, horizontal y compuesta a las aeronaves en vuelo, de tal forma que, en cualesquiera etapa de la navegación aérea, las aeronaves quedan sometidas a una y solo a una dependencia de tránsito aéreo. En atención a ello, la misión del comandante de aeronave que ejecuta un vuelo controlado, queda supeditado técnicamente a las instrucciones de servicio de tránsito aéreo y a las cuales no puede desobedecer, salvo caso de peligro inminente para la aeronave.

4. Debe existir unidad en el control de toda circulación aérea en los espacios aéreos controlados de un Estado determinado. En virtud de este principio, las aeronaves militares que penetran en espacios aéreos controlados, quedan sujetas a las normas propias de la circulación aérea civil. Si las operaciones militares requieren ocupar parte del espacio aéreo controlado (reservado normalmente ala aeronáutica civil), las autoridades militares deben solicitar de algún modo del cual quede constancia, la reserva de cierto sector del espacio aéreo, para verificar maniobras, grandes formaciones, etc.

5. Las operaciones aéreas de las aeronaves en el agua (anfibia e hidroaviones), no requieren normas particulares, puesto que sus operaciones que realizan generalmente, en superficies que les están reservadas en forma exclusiva. El problema creado por los aparatos aptos para efectuar acuaticizajes, queda reducido en la práctica a una cuestión de infraestructura aeronáutica.

N O M I N A D E C I T A S

I.-CITAS DE LA INTRODUCCION.-

- A.- Véase Diccionario de la Real Academia Española. Ed. 1970.
- B.- Unificación de la Legislación Aeronáutica de Hispanom+erica y España. Tesis inédita. Madrid 1964, Págs. 30 y ss.
- C.- La influencia del Derecho Penal Español en las Legislaciones Hispanoamericanas. Ed. Cultura Hispánica. Madrid 1953. Pág. 83.
- D.- Véase texto en Convenios Multilaterales sobre Tráfico Aéreo. Ed. Iberia. Madrid 1971, Págs. 343 y ss. y en MATTESCO MATTE Traité de Droit Aerien-Aeronautique. Ed. Pedone. Paris. 1964. Págs. 660 y ss.
- E.- Véase sobre modificaciones a los artículos 5 y 34 de Paris en la Convención de Madrid; MATTESCO Traité...Pág. 156.
- F.- Véase MATTESCO MATTE Traité... Págs. 156-144-145.
- G.- Véase II Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Madrid. 1964. Pág. 9.
- H.- Véase Fernández BRITAL O. La Unificación. Pág. 23.
- I.- COCCA ALDO A. L'Unification du Droit Aerien en Amerique Latine. Separata de la Revue Francaise de Droit Aerien. Jul-sept. 1965. Pág. 15. BAUZA ARAUJO Unificación legislativa, Doctrinal y Jurisprudencial Iberoamericana en Derecho Aéreo en II Jornadas Iberoamericanas. Madrid 1964. Pág. 213.
- J.- Véase texto del acuerdo en MATTESCO MATTE Traité...Pág. 125 y ss.
- K.- MAPELLI Y LOPEZ, ENRIQUE La Codificación Aérea en América y Europa.. en Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico. Eudeba. Buenos Aires 1968. Pág. 114.
- L.- Véase II Jornadas Iberoamericanas. Madrid. 1964. Pág. 43.
- LL.- Véase BAUZA ARAUJO Unificación.. en II Jornadas Iberoamericanas. Pág. 214.
- M.- Códigos y Leyes de Aviación Civil de Iberoamérica. Ed. Cultura Hispánica. Madrid 1970. Pág. 7.
- N.- HAMILTON D. E. La Codificación Latinoamericana del Derecho Aeronáutico en Período Internacional de Derecho Aeronáutico e Interplanetario. Ed. por Secret. de Aeronáutica (Argentina) Buenos Aires. 1960. Pág. 81.
- N.- MAPELLI E. Códigos y Leyes... Pág. 8.
- O.- FOLCHI MARIO O. Problemas Jurídicos y Económicos del Regionalismo Aéreo Iberoamericano en Anuario 1972 del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico. Madrid 1972. Pág. 195.
- P.- Véase infra párrafo No. 90 de este tesis.
- Q.- Derecho Internacional Público. Ed. EISA. Madrid 1952. Pág. 248.
- R.- IBERIA (Líneas Aéreas de España) Ley sobre Navegación Aérea y disposiciones complementarias y concordantes. Madrid 1971.
- S.- Véase A.L.A.D.A. IV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Español. Ed. Kelly. Bogotá 1972. Págs. 221 y 35.
- T.- Véase A.L.A.D.A. IV Jornadas...Págs. 22 y ss.

II.-CITAS DEL TEXTO DE LA TESIS.-

- 1.- VIDELA E. FEDERICO Derecho Aeronáutico. Ed. Zavalia. Bs. As. 1969. T I. Pág. 265.
- 2.- AMBROSINI ANTONIO Instituciones de Derecho Aeronáutico cit por Videla. Ob. cit Pág. 267.
- 3.- VIDELA ob cit T I Pág. 267.

- 4.- TAPIA SALINAS LUIS Manual de Derecho Aeronáutico. Ed. Bosch Barcelona 1944. Pág. 55.
- 5.- TAPIA S. Ob cit , Pág. 56.
- 6.- Véase Artículos : 1º y 3º Argentina, 1º Bolivia, 2º Brasil, 1º Colombia, 1º Costa Rica, 1º Cuba, 22º Chile, 1º El Salvador, 1º y 2º Rep. Dominicana, 1º Ecuador, 1º y 9º España, 1º Guatemala, 1º Honduras, 306º México, 1º Nicaragua, 1º Panamá, 1º Paraguay, 5º y 2º Perú, 1º Uruguay, 7º Venezuela y 2º Proyecto Latinoamericano.
- 7.- Colombia Art. 1º, Cuba Art. 1º, Chile Art. 22, Ecuador Art. 1º, Uruguay Art. 1º.
- 8.- Véase : IH MING WANG La Delimitación de la Soberanía Vertical. Instituto Francisco Vitoria. Madrid 1965. Pág. 64.
- 9.- México Art. 306, Panamá Art. 1º, Paraguay Art. 1º.
- 10.- VIDELA E. Ob cit T I. Pág. 269.
- 11.- Se trata del Tratado sobre los Principios que deben regir las Actividades de los Estados en la Explotación y utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes, cuyo texto puede encontrarse en COCCA A= A. Consolidación del Derecho Espacial. Ed. Astrea Bs. As. 1971 y en Centre National de la Recherche Scientifique. Groupe Droit de l'Espace : Les Telecommunications par satellites. Ed. Cujw. Paris 1968. P'gs. 327 y ss.
- 12.- El caso de Portugal, en cuyo Reglamento de Navegación Aérea, no encontramos referencias al tema.
- 13.- Por ejemplo en la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Chicago 1944. Arts. 1º y 2º que hace un año adquirió vigencia plantearia, con la adhesión de la URSS.
- 14.- Véase nota no. 6.
- 15.- Art. 1º Bolivia y Art. 4º Perú.
- 16.- Particularmente en lo relativo al tráfico regular internacional de las aeronaves.
- 17.- VIDELA E. Ob. cit. T I Pág. 267.
- 18.- Lo cual da origen al concepto de "frontera aérea" entre los Estados.
- 19.- VIDELA E. Ob. cit T I Pág. 267.
- 20.- El Tratado sobre los Principios que deben regir las actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluída la Luna y otros Cuerpos Celestes puede encontrarse en COCCA A.A. Consolidación del Derecho Espacial. Ed. Astrea. Bs. A. 1971 y en Revue Général de l'air. Paris. 1967. Pág. 135.
- 21.- HAMILTON D. EDUARDO Manual de Derecho Aéreo. Ed. Jca de Chile Santiago de Chile. 1960. Pág. 154.
- 22.- VIDELA E. ob cit T I. Pág. 270.
- 23.- Véase Victoria de la máxima "cujus est solum, ejus est usque ad coelum et ad inferos" en Mc. Nair: The Law of the Air. Ed. Stevens. London 1964. Págs. 393 y ss.
- 24.- VIDELA por ejemplo nos dice que se trata del "ambiente que tiene contacto con tierra firme y el mar y rodea a nuestro planeta en toda su extensión"(ob cit T I Pág. 272) "donde pueden desarrollarse actividades humanas, entre las cuales la aviación aparece como una de las más características(ob cit T I Pág. 272).
- 25.- MATEESCO M. NICOLAS Traité de Droit Aerien. Ed. Pedone. Paris 1964. Pág. 87
- 26.- FERRER M. A= Los nuevos problemas que el Derecho Espacial plantea al Derecho Aeronáutico en Anuario del Instituto Iberoamericano de Aeronáutica. 1972. Madrid. Pág. 233.
- 27.- MATEESCO M. NICOLAS. Traité...Pág. 33.
- 28.- Ver texto en Mateasco M. Traité...Págs. 653 y ss.
- 29.- MATEESCO M. NICOLAS Traité....Pág. 133.
- 30.- Ver Nº. 2 anterior.
- 31.- Ver Arts. 2º Brasil, 1º Costa Rica, 2º Rep. Dominicana, 1º Guatemala, 1º Honduras, 2º Perú, 2º Proyecto Latinoamericano.

- 32.- Ver GAY DE MONTELLA RAFAEL Principios de Derecho Aeronáutico. Ed. Depalma Bs. As. 1950. Pág. 73.
- 33.- Ver párrafo 9º "infra".
- 34.- COOPER J. C. El Derecho de volar. Ed. Depalma. Bs.As. 1950. Pág. 27. IH MING JANG La Delimitación...Pág. 34 (opiniones de VON BAR y de CLUNET).
- 35.- SEARA V. MODESTO Introducción al Derecho Internacional Cósmico. Ed. UNAM. México 1961. Pág. 24.
- 36.- GARCIA ESCUDERO JOSE MA. Las Libertades del Aire y la Soberanía de las Naciones. Ed. Inst. Fco. Vitoria. Madrid 1951. Pág. 22.
- 37.- Ver Arts.: 1º El Salvador, 1º España, 1º Nicaragua, 2º Venezuela, 306º México, 1º Paraguay.
- 38.- Arts. : 1º Brasil, 1º Colombia, 23 º Chile, 1º Rep. Dominicana, 2º El Salvador, 5º España, 52º y 68º Guatemala, 2º Honduras, 307º México, 108º Nicaragua, 2º Panamá, 2º Paraguay, 5º Portugal, 51º Uruguay, 1º Venezuela.
- 39.- VIDELA Derecho...T I. Pág. 321.
- 40.- VIDELA Derecho....T I. Pág. 321.
- 41.- FRANCOZ R. ANTONIO Principios del Derecho Aeronáutico. Talleres Gráficos del Estado "San Luis de Potosí"(México) 1939. Pág. 82.
- 42.- FERRER M. A. Espacio Aéreo y Espacio Superior. Córdoba (Argentina) 1971. Pág. 175.
- 43.- IH MING JANG La delimitación.... Págs. 32 a 44. FERRER M. A. Espacio Aereo y Espacio Superior.(Córdoba Argentina) 1971. Págs. 30 a 66. VIDELA Derecho.. T I. Págs. 318-322. RODRIGUEZ Teoría y Práctica del Derecho Aéreo. Ed. Depalma. Bs. As. 1963. Págs. 62 a 69.
- 44.- IH MING JANG La Delimitación.. Pág. 33.
- 45.- FERRER M. A. Espacio Aéreo..Pág. 155.
- 46.- COOPERJOHN El Derecho de Volar. Ed. Depalma. Bs.As. 1950. Pág. 27.
- 47.- FERRER M. A. Espacio Aéreo...Pág. 155.
- 48.- FERRER M. A. Espacio Aereo...Pág. 155.
- 49.- FERRER M. A. Espacio A'ereo..Pág. 141.
- 50.- FERRER M. A. Espacio Aéreo...Pág. 156.
- 51.- FERRER M. A. Espacio Aéreo...Pág. 156.
- 52.- Arts. 4º y 2º de Perú.
- 53.- Artículo 1º Bolivia.
- 54.- IH MING JANG La Delimitación...Pág. 43.
- 55.- Arts. 1º y 3º Argentina.
- 56.- Derecho Aeronáutico ya citado y aparecido en 1969.
- 57.- Véase RODRIGUEZ J. Teoría...Págs. 66-67.
- 58.- SEARA V. Introducción...Pág. 23.
- 59.- SEARA V. Introducción...Pág. 23.
- 60.- Véase VIDELA Derecho... T I. Págs. 404 y 405. MATEESCO M. Traité. Pág. 267-272.
- 61.- Art. 14 Argentina.
- 62.- VIDELA Derecho.... T I= Pág. 267.
- 63.- VIDELA Derecho.. T I. Pág. 420.
- 64.- RODRIGUEZ J= Teoría..Pág. 160.
- 65.- RODRIGUEZ J. Teoría....Pág. 160.
- 66.- RODRIGUEZ J. Teoría....Pág. 160. VIDELA Derecho...T I Pág. 334.
- 67.- RODRIGUEZ J. Teoría....Pág. 161.
- 68.- Art. 15º Chile.
- 69.- VIDELA Derecho...T I. Pág. 334. TAPIA S. Manual...Pág. 41.
- 70.- Ver TAPIA S. LUIS Manual..Pág. 50. VIDELA Derecho...T I. Pág. 334. RODRIGUEZ J. Teoría...Pág. 161. SEARA Introducción Pág. 19.
- 71.- HAMILTON Manual..Pág. 126. VIDELA Derecho T I. Pág. 334.
- 72.- RODRIGUEZ Teoría,,,Pág. 161. VIDELA Derecho...T I= Pág. 334. FRANCOZ R= Principios..Pág. 99.
- 73.- Art. 1º Bolivia.

- 74.- Artículo primero de las Leyes de Colombia, Costa Rica, El Salvador, España, Guatemala y Panamá y Art. 306 de México.
- 75.- Arts. : 1º Argentina, 2º Brasil, 1º Cuba, 22º Chile, 22º Rep. Dominicana, 1º Ecuador, 1º Nicaragua, 1º Uruguay, 4º Paraguay, 2º Proyecto Latinoamericano.
- 76.- Véase Arts. 1º Bolivia y 5º Portugal.
- 77.- Véase Artículos 2º Perú y 2º Ley Venezolana en relación con el Art. 7º de la Constitución Política de 1961.
- 78.- Véase RODRIGUEZ Teoría....Pág. 67. MATEESCO M. Traité.. Págs. 625-626.
- 79.- Véase Párrafo 9º anterior.
- 80.- ZHUKOV J. P. en La nueva Jurisprudencia Extraterrestre, Rev. Impacto de la Oficina Iberoamericana de Educación. Madrid. Vol. XXI, nº.3-1971. Pág. 224.
- 81.- Art. 1º Chicago.
- 82.- LENA PAZ JUAN A. Compendio de Derecho Aeronáutico.Ed. Eudeba. Bs.As. 1970. Pág. 59.
- 83.- VIDELA Derecho....T I. Pág. 278.
- 84.- TAPIA S. Manual ...Pág. 41.
- 85.- VIDELA Derecho...Pág. 277.
- 86.- Véase IH MING WANG La delimitación..Págs. 84 a 109.LENA PAZ Compendio...Págs. 60 a 65. VIDELA Derecho...T I. Págs. 279 a 301.
- 87.- MEYER Cit por Videla en Derecho. T I. Pág. 278.
- 88.- SEARA V= Intriducción...Pág. 26.
- 89.- VIDELA Deracho...T I. Pág. 278.
- 90.- VIDELA Derecho...T I. Pág. 296.LENA PAZ Compendio..Pág. 65 SEARA V. Introducción...Pág. 28.
- 91.- FERRER M. A. Manual de Derecho Especial. Ed. Tapas.Córdoba (Argentina) 1970.Pág. 103.VIDELA Derecho...T I.Pág. 296. LENA PAZ Compendio...Pág. 78 y 64.
- 92.- FERRER M. A. Manual...Pág. 97.
- 93.- FERRER M. A. Manual...Pág. 99.
- 94.- FERRER M. A. Manual...Pág. 99.
- 95.- FERRER M. A. MANUAL...Pág. 99.
- 96.- FERRER M. A. Manual...Pág. 100.
- 97.- FERRER M. A. Manual...Pág. 100.
- 98.- FERRER M. A. Manual...Pág. 100.
- 99.- FERRER M. A. Manual...Pág. 96.
- 100.- FERRER M. A. Manual...Págs. 96-97 y en Espacio Aéreo.Pág. 157.
- 101.- Véase.párrafo 2 supra.
- 102.- Ver Art. 5º Portugal.
- 103.- Ver Arts. 306º México, 1º Panamá, 1º Paraguay.
- 104.- Ver Art. 1º Bolivia.
- 105.- Art. 2518 Código Civil Argentino
- 106.- Art. 552 Código Civil Francés.
- 107.- Véase nota 23.
- 108.- Art. 582º Código Civil Chileno.
- 109.- Art. 563º Código Civil El Salvador.
- 110.- Art. 669º Código Civil de Colombia.
- 111.- Arts. 348º y 350º Código Civil Español.Véase CASTAN T= JOSE Derecho Civil Español Común y Foral. Ed. Reus.Madrid. 1971. Tomo II. V I.Págs. 121-122.
- 112.- Art. 854º Código Civil Peruano.
- 113.- Art. 526º Código Civil Brasileiro.
- 114.- Art. 2930º Código del Portugal.
- 115.- Véase VIDELA Derecho...T I.Págs. 348 a 350.
- 116.- Véase RODRIGUEZ J. Teoría..Pág. 73. y VIDELA Derecho... T I.Pág. 348.
- 117.- VIDELA Derecho...T I=Pág. 368.
- 118.- Art. 61º Brasil.
- 119.- VIDELA Derecho...Pág. 367.
- 120.- VIDELA Derecho T.I. Pág. 368.
- 121.- Ver Art. 6º Argentina.

- 123.- Véase Caso Clément-Bayard contra Coquerel fallado por el tribunal de Compiègne en RODRÍGUEZ J. Teoría...Págs. 71 y 75 y VIDELA Derecho...T I=Págs. 350-351.
- 124.- Art. 76º Uruguay.
- 125.- Sección de Derecho Aeronáutico, Instituto Francisco de Vitoria : Comentarios a la ley Española de Navegación Aérea.Madrid 1962.Pág.6.
- 126.- Art. 4º España.
- 127.- Sección de Derecho Aeronáutico, Instituto Fco. de Vitoria Comentarios....Pág. 6.
- 128.- FERRER M. A. Espacio Aéreo...Pág. 151.
- 129.- Arts. : 2º Bolivia, 14 y 23º Chile, 2º Ecuador, 1º Costa Rica, 35º Rep. Dominicana.
- 130.- HAMILTON Manual...Pág. 157. VIDELA Derecho ...T I=Pág. 369.
- 131.- Principios...Pág. 65.
- 132.- HAMILTON Manual... Pág. 158.
- 133.- FERRER M. A. Espacio Aéreo... Pág. 151.
- 134.- VIDELA Derecho... T I= Pág. 370.
- 135.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 370.
- 136.- VIDELA Derecho... T I. Págs. 371 a 378 donde se recoge nutrida casuística.
- 137.- LENA PAZ.-Compendio... Pág. 293.
- 138.- FERRER M. A. Espacio Aéreo... Pág. 151. VIDELA Derecho... T I= Pág. 379.
- 139.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 387.
- 140.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 380.
- 141.- Art. 155º Argentina.
- 142.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 370.
- 143.- MATEESCO Traité... Pág. 85.
- 144.- MATEESCO Traité... Pág. 86.
- 145.- TAPIA SALINAS Manual... Pág. 41. GAY DE MONTELLA Principios Pág. 62.
- 146.- MATEESCO MATTE Traité... Pág. 86.
- 147.- MATEESCO MATTE Traité... Pág. 87.
- 148.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 273.
- 149.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 272.
- 150.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 272.
- 151.- AUBRY ET RAU Cours de Droit Civil Francias. Billard y Cia. Paris 1869. T II. Pág. 179.
- 152.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 274.
- 153.- MATEESCO MATTE Traité... Pág. 88.
- 154.- MATEESCO MATTE Traité... Pág. 87.
- 155.- MATEESCO MATTE Traité... Pág. 83.
- 156.- KNAUTH A. W. Nuevos Puntos de vista sobre soberanía espacial en Período Internacional de Derecho Aeronáutico e Interplanetario. Secret. Aeron. Argentina. BS As. 1960. Pág. 64.
- 157.- Mateesco Matte Traité... Pág. 83.
- 158.- MATEESCO MATTE Traité...Pág. 87.
- 159.- MATEESCO MATTE Traité... Pág. 88.
- 160.- MATEESCO MATTE Traité... Pág. 89.
- 161.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 274.
- 162.- MATEESCO MATTE Traité... Pág. 88.
- 163.- MATEESCO MATTE Traité... Pág. 89.
- 164.- IH MING JANG La delimitación... Pág. 43.
- 165.- IH MING JANG La delimitación... Pág. 41.
- 166.- IH MING JANG La delimitación...Pág. 41;VILLACANAS GONZALEZ La Propiedad en sentido vertical en Rev. Crítica de Derecho Inmobiliario. 1953.Págs. 488 y ss.
- 167.- Véase tesis de FAUCHILLE en Rodríguez J. Teoría... Pág. 63 y Ih Ming W. La delimitación...Págs. 32-33.
- 168.- VILLACANAS GONZALEZ La Propiedad..... 1953.Págs. 488 y ss.
- 169.- Véase párrafos 5º a 8º supra.
- 170.- Arts. 1º y 2º Colombia.

- 171.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 267.
- 172.- GAY DE MONTELLA Principios... Pág. 218. HAMILTON Manual... Pág. 264, DELASCIO Manual... Pág. 99. RODRIGUEZ J. Teoría... Pág. 115, VIDELA Derecho... T I. Pág. 390.
- 173.- VIDELA Derecho.... T I. Pág. 432.
- 174.- CHAVEAU PAUL Droit Aerien. Ed. Juris Classeur. Paris 1951. Pág. 397.
- 175.- GAY DE MONTELLA Principios... Pág. 219.
- 176.- GAY DE MONTELLA Principios... Pág. 218. in fine.
- 177.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 392.
- 178.- Ver GAY DE MONTELLA Principios... Pág. 219; el tema se desarrollaría en el título IX del presente capítulo.
- 179.- GAY DE MONTELLA Principios... Pág. 218; RODRIGUEZ J. Teoría Pág. 115; LENA PAZ Compendio... Pág. 125; VIDELA Derecho... T I. Pág. 391.
- 180.- HAMILTON Manual... Pág. 264 ; GAY DE MONTELLA Principios... Pág. 218; DELASCIO Manual... Pág. 99; VIDELA Derecho.... T I. Pág. 391.
- 181.- Principios... Pág. 218.
- 182.- CARTOU LUIS Droit Aerien. Ed. Presser Universitaire de France. Paris. 1963. Pág. 203.
- 183.- Títulos III, Argentina; IV Paraguay y II del Proyecto Latinoamericano.
- 184.- Art. 43 Código Brasileiro.
- 185.- MAPELLI Y LOPEZ ENRIQUE La Codificación aeronáutica en América y Europa en Cuestiones actuales del Derecho Aeronáutico. Ed. Eudeba. Bs. As. 1968. Pág. 114.
- 186.- GAY DE MONTELLA Principios... Pág. 218; RODRIGUEZ J. Teoría Pág. 115 ; VIDELA Derecho... T I. Pág. 389.
- 187.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 390.
- 188.- RODRIGUEZ J. Teoría... Pág. 115.
- 189.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 394.
- 190.- CARTOU LUDIS Droit Aerien. Ed. Presses Universitaires de France. Paris. 1963. Págs. 203 y 204.
- 191.- Véase Párrafo 18.
- 192.- HAMILTON Manual... Pág. 263; DELASCIO Manual... Pág. 99.
- 193.- GAY DE MONTELLA Principios... Pág. 217; TAPIAS Manual... Pág. 72; RODRIGUEZ Teoría... Pág. 116; VIDELA Derecho... T I. Pág. 412; LENA PAZ Compendio... Pág. 265.
- 194.- Artículos : 44º Brasil; 43º Colombia; 142º 1) Costa Rica; 5º Cuba; 34º Chile; 88º Rep. Dominicana; 4º Ecuador; 39º España; 78º Guatemala; 327º México; 40º Panamá; 50º Paraguay; 46º Perú; 7º Portugal; 40 Uruguay; 33º Venezuela.
- 195.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 411.
- 196.- GAY DE MONTELLA Principios... Pág. 217; TAPIA S. Manual... Pág. 42; VIDELA Derecho... T I. Pág. 412.
- 197.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 412.
- 198.- Artículos : 44º Brasil; 43º Colombia; 5º Cuba; 34º Chile; 88º Rep. Dominicana; 4º Ecuador; 78º Guatemala; 40º Panamá; 50º Paraguay; 46º Perú; 7º Portugal; 40º Uruguay.
- 199.- Artículos : 42º 1) Costa Rica; 327 México; 33º Venezuela.
- 200.- Artículo 30º España.
- 201.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 412.
- 202.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 412.
- 203.- VIDELA Derecho... T I. Pág. 412.
- 204.- RODRIGUEZ J. Teoría... Pág. 116; HAMILTON Manual... Pág. 265
- 205.- TAPIA S. Manual... Pág. 72.
- 206.- Artículos: 44º Brasil; 43º Colombia; 142 L) Costa Rica; 34º Chile; 88º Rep. Dominicana; 4º Ecuador; 78º Guatemala; 327º México; 40 Panamá; 50 Paraguay; 40º Perú; 7º Portugal; 40º Uruguay; 33º Venezuela.
- 207.- Artículos 5º Cuba y 39º España.
- 208.- Art. 4º Brasil.
- 209.- RODRIGUEZ J. Teoría... Pág. 116.

- 210.- VIDE LA, Derecho... T. I. Pág. 410.
- 211.- Así es conforme al Anexo XIV, Cgicago (Cap. I. Definiciones) y LEXICON-OACI.
- 212.- Véase en detalle, infra: TITULO IV de este Capítulo.
- 213.- VIDE LA, Derecho... T I, Pág. 413. GAY DE M., Principios... Pág. 218.
- 214.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 116.
- 215.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 413.
- 216.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 116. VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 422.
- 217.- GAY DE M., Principios... Pág. 218.
- 218.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 73; RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 116.
- 219.- VIDE LA (Cita a LE GOFF), Derecho... T I. Pág. 422.
- 220.- Artículos: 33 España, 7º Portugal, 43 Uruguay.
- 221.- España, art. 33.
- 222.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 413.
- 223.- Artículos: 83 El Salvador, 64 Honduras, 327 México, 59 Ni caragua, 41 Panamá, 8º Portugal, 33 Venezuela.
- 224.- Artículos: 45 Brasil, 34 Chile, 89 Rep. Dominicana, 89 Es paña, 20 Proyecto Latinoamericano.
- 225.- Artículos: 45 Brasil y 39 España.
- 226.- Artículos: 49 Costa Rica, 34 Chile, 89 Rep. Dominicana, 20 Proyecto Latinoamericano.
- 227.- DESLASCIO, Manual... Pág. 102.
- 228.- VIDE LA, Derecho... T. I. Pág. 413.
- 229.- HAMILTON, Manual... Pág. 266.
- 230.- Artículos: 45 Brasil, 41 España, 91 Rep. Dominicana.
- 231.- Sección D. Aeronáutico Instit. Fco. de Vitoria, Comenta rios a la Ley... Págs. 59-60.
- 232.- Art. 84 Guatemala.
- 233.- VIDE LA, Derecno... T I. Pág. 413.
- 234.- VIDE LA, Derecho... T.I. Pág. 414.
- 235.- Artículos: 25 Argentina, 46 Brasil, 51 Colombia, 50 Cuba, 34 Chile, 89 Rep. Dominicana, 39, España, 81-82 Guatemala, 327 México, 41-47 Panamá, 51 Paraguay, 41 Uruguay, 33 Ve nezuela, 20 Proyecto Latinoamericano.
- 236.- Artículos: 11 Ecuador y 50 Perú.
- 237.- Artículos 49 y 51 Costa Rica.
- 238.- Artículos: 84 El Salvador, 65 Nicaragua y 60 Honduras.
- 239.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 414.
- 230-Bis.- HAMILTON, Manual... Págs. 266-268; DESLASCIO, Manual... Págs. 101-102; VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 414.
- 231-Bis.- Interpretación artículos 9-11 y 12 Portugal.
- 232-Bis.- HAMILTON, Manual... Págs. 266-268; DELASCIO, Manual... Págs. 101-102; RODRIGUEZ, Teoría... Pág. 117; VIDE LA, Derecho..., T I. Pág. 414.
- 233-Bis.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 414.
- 234-Bis.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 117.
- 235-Bis.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 415.
- 236-Bis.- Artículos: 25 Argentina, 46 Brasil, 89-91 Rep. Domini cana, 39 España, 81-82 Guatemala, 327 México, 51 Para guay, 33 Venezuela y 20 Proyecto Latinoamericano.
- 237-Bis.- Artículos 52 Colombia, 49 Costa Rica, 5º Cuba, 34 Chi le, 41-47 Panamá y 41 Uruguay.
- 238-Bis.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 416.
- 239-Bis.- LOUSTAU FERRAN, Francisco. "La aeronave y su régimen jurídico". Instituto Francisco de Vitoria, Madrid, 1958. Pág. 94.
- 240.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 416.
- 241.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 73.
- 242.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 413.
- 243.- CARTOU, Drot Aerien... Pág. 213.
- 244.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 414.
- 245.- TAPIA S., Manual... Pág. 72; RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 116; VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 410.

- 246.- Artículos: 48 Brasil, 49 Colombia, 142 a) Costa Rica, 39 España, 327 México, 79 Guatemala, 52 Paraguay y 33 Venezuela.
- 247.- Véase definición en "LEXICO, OACI.
- 248.- Artículos: 15 Chile, 88 Rep. Dominicana, 46 Perú, 72 Portugal y 42 Uruguay.
- 249.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 411; artículo 26 Argentina.
- 250.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 411.
- 251.- Artículos: 48 Brasil, 327 México, 42 Uruguay y 33 Venezuela.
- 252.- Artículo 39 España.
- 253.- TAPIA S., Manual... Pág. 78; RODRIGUEZ J., Teoría... pág. 117.
- 254.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 117; VIDELA, Derecho... T I Pág. 419.
- 255.- Artículo 46 Perú.
- 256.- Artículos: 26 Argentina, 67 Brasil, 65 Colombia, 15 Chile, 97 Rep. Dominicana, 21 Ecuador, 88 El Salvador, 40 España, 79 Guatemala, 70 Honduras, 327 México, 65 Nicaragua, 48 Panamá, 52 Paraguay, 72 Portugal, 35 Venezuela, 22 Proyecto Latinoamericano.
- 257.- Véase citas nota 256.
- 258.- Véase artículo 26 Argentina.
- 259.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 419.
- 260.- Artículo 48 Brasil.
- 261.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 79.; GAY DE M., Principios Pág. 225.
- 262.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 85.
- 263.- GAY DE M., Principios... Pág. 225.
- 264.- Manual... Pág. 102.
- 265.- Véase VIDELA, Derecho... T I. Págs. 406 y 429.
- 266.- Ver supra, párrafo 20.
- 267.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 117; VIDELA, Derecho... T I Pág. 434.
- 268.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 412.
- 269.- Artículos: 47 Brasil, 36 Chile, 93 Rep. Dominicana y 53 Paraguay.
- 270.- Artículos: 27 Argentina, 47 Brasil, 61 Colombia, 55 Costa Rica, 52 Cuba, 36 Chile, 12 El Salvador, 44 España, 39 Guatemala, 56 Honduras, 328 México, 61 Nicaragua, 43 Panamá, 53 Paraguay, 12 Portugal, 44 Uruguay y 36 Venezuela.
- 271.- Artículos: 93 Rep. Dominicana y 20 Proyecto Latinoamericano.
- 272.- DELASCIO, Comentarios a la ley venezolana, en Revista SOVEDAE, enero-diciembre de 1971, Caracas, 1971, pág. 155.
- 273.- Artículos: 48 Perú, 11 Ecuador, y 54 Colombia.
- 274.- Artículo 53 Paraguay.
- 275.- Artículos: 47 Brasil y 50 Colombia.
- 276.- Artículos: 36 Chile y 44 Uruguay.
- 277.- Artículos: 86 El Salvador y 44 España.
- 278.- CHAVEAU, cit. VIDELA, Derecho... T I. Pág. 428.
- 279.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 117.
- 280.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 434.
- 281.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 117.
- 282.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 117.
- 283.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 434.
- 284.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 417.
- 285.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 426.
- 286.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 417.
- 287.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 426.
- 288.- DELASCIO, Manual... Pág. 107.
- 289.- Artículos: 202 Argentina, 50 Brasil, 64 Colombia, 48 Costa Rica, 19 c) Ley 1964 Cuba, 32 a) Ley 16752 Chile, 18 b) Rep. Dominicana, 20 Ecuador, 82 El Salvador, 72 n2 5 Gua-

- 54 Paraguay, 51 Perú y 33 Venezuela.
- 290.- Artículo 11 Portugal.
- 291.- Sección Derecho Aeronáutico, Instituto Fco. de Vitoria. Comentarior... Pág. 61.
- 292.- Artículo 42 España.
- 293.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 393.
- 294.- Artículos: 1º e) Ley 1160 de 1964 Cuba y 1º Ley de 29 de noviembre 1963 Ecuador.
- 295.- Ejemplo Venezuela en los artículos 36 y 37 de la ley aeronáutica y 70 Colombia, respectivamente.
- 296.- Artículo 9º Portugal.
- 297.- Artículos: 50 Brasil, 53 Costa Rica y 47, 3º b) Ley 16752 Chile.
- 298.- Artículos: 372 México y 59 y 66 Nicaragua.
- 299.- Artículos: 7º El Salvador, 17 Guatemala, 6º Honduras y 42 Panamá.
- 300.- Artículo 47 Perú.
- 301.- Artículos: 54 Costa Rica, 6º Cuba, 3º i) y 8º Ley 16752 Chile, 42 España, 93 Guatemala y 60 y 72 Honduras.
- 302.- HAMILTON, Manual... Pág. 271.
- 303.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 432.
- 304.- Véase en contrario GAY DE M., Principios... Pág. 218; RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 125.
- 305.- GAY DE M., Principios... Pág. 218; HAMILTON, Manual... Págs. 271 a 273; RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 124; VIDE LA, Derecho... T I Pág. 433.
- 306.- Artículos: 27 Colombia, 6º y 10º Costa Rica, 3º c) e) Ley 16752 Chile, 12 Ecuador, 78 El Salvador, 149 España, 92 Guatemala, 6y 60 Honduras, 326 México, 54 Nicaragua, 51 Panamá, 57 Paraguay, 31 Venezuela y 22 Proyecto Latinoamericano.
- 307.- Artículo 43 Brasil.
- 308.- Artículo 43 Brasil.
- 309.- VIDE LA Derecho... T I. Pág. 434.
- 310.- VIDE LA Derecho... T I. Pág. 434.
- 311.- LOUSTAU La Aeronave y su régimen jurídico. Págs. 87 y 88.
- 312.- Artículo 326 Num. 2 México y 31 Venezuela.
- 313.- VIDE LA DERECHO... T I. Pág. 452.
- 314.- Artículos : 13 Argentina, 53 Brasil, 84 Colombia, 6º a 11º Costa Rica, 13 núm 2 Cuba, 3 Ley 16752 Chile, 18 u) Rep. Dominicana, 10 núm 12 Ecuador, 78 y 81 El Salvador, 149 España, 92 Guatemala, 60 Honduras, 326 México, 55 Nicaragua, 52 Panamá y 31 Venezuela.
- 315.- Artículo 22 Proyecto Código Latinoamericano.
- 316.- Véase texto en MATEESCO, Traité... Págs. 756 a 763.
- 317.- Ver texto en MATEESCO, Traité... Págs. 803 a 824.
- 318.- Ver texto en MATEESCO, Traité..., Págs. 825 a 831.
- 319.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 448.
- 320.- Ver texto en MATEESCO; Traité... Págs. 763 a 802.
- 321.- Artículo 14 Argentina.
- 322.- Artículos : 6 a 11 Costa Rica, 13 núm 8 Cuba, 96 Rep. Dominicana, 1º ley 963 Ecuador y 86 Guatemala.
- 323.- Artículos : 53 Brasil, 72 Colombia y 57 Paraguay.
- 324.- Artículos : 13 Argentina, 3 Ley 16752 Chile, 78 El Salvador, 149 España, 60 Honduras, 326 México, 55 Nicaragua, 52 Panamá y 31 Venezuela.
- 325.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 430.
- 326.- LOUSTAU, La Aeronave.... Pág. 89.
- 327.- LOUSTAU, La Aeronave.... Pág. 94; VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 431.
- 328.- DELASCIO, Manual... Pág. 102.
- 329.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 431.
- 330.- Artículo 20 Ecuador.
- 331.- VIDE LA, Derecho... T I. Pág. 431.

- Rica, 39 g) Ley 16752 Chile, 19 Ley 1963 Ecuador, 84 El Salvador, 47 España, 95 Guatemala, 65 Honduras, 327 México 60 Nicaragua, 52 Perú, 19 Portugal, 45 Uruguay y 33 Venezuela.
- 333.- Artículos : 13 Argentina, 39 g) ley 16752 Chile, 90 Costa Rica, 10 núm 17 Ecuador, 140 El Salvador, 47 España, 326 México, 52 núm 2 Panamá, 52 Perú y 31 Venezuela.
- 334.- Artículos: 99 ley 16752 Chile, 25 Ley 1963 Ecuador, 95 Guatemala y 90 Costa Rica.
- 335.- Ver nota anterior.
- 336.- Artículos : 36 Ecuador, y 95 Guatemala.
- 337.- Artículos : 47 España y 89 ley 16752 Chile.
- 338.- JUGLART, MICHEL DE, *Traité Elementaire de Droit Aerien* Ed. Pichon y Durand-Anziar. Paris 1952. Pág. 174.
- 339.- Artículos : 27-69 y 80 Colombia, 50 Costa Rica, 13 Ley 16752 Chile, 94 y 95 Rep. Dominicana, 85 El Salvador, 46 España, 88 Guatemala, 68 Honduras, 63 Nicaragua, 42 Panamá, 60 Paraguay, 50 Perú, 9 Portugal, 94 y 175 Uruguay y 37 Venezuela.
- 340.- VIDELA; Derecho... T I. Pág. 456.
- 341.- Ver GAY DE M. Principios.... Pág. 243.
- 342.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 469.
- 343.- HAMILTON, Manual... Págs. 282-296; DELASCIO, Manual... Págs. 106 y 107; BAUZA, Las servidumbres y limitaciones aeronáuticas a la propiedad en el Derecho Positivo Uruguayo en Revista de Derecho Público y Privado. Montevideo enero-dic. 1959. Pág. 17.
- 344.- HAMILTON, Manual... Pág. 280 -281.
- 345.- TAPIA S., Manual... Pág. 91; RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 126; VIDELA, Derecho... T I. Págs. 470-471.
- 346.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 471.
- 347.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 126.
- 347-Bis.- DIELSA, citado por VIDELA, Derecho... T I. Pág. 472.
- 348.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 473.
- 349.- VELEZ SANSFIELD, cit. por VIDELA Derecho... T I. Pág. 470.
- 350.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 125.
- 351.- Véase párrafo 17 supra.
- 352.- CASTAN T. J., Derecho civil... T II, Vol. II. Pág. 82.
- 353.- Artículo 531 Código Civil Español.
- 354.- CASTAN T., J. Derecho Civil... T II. Vol. II. Pág. 74.
- 355.- CASTAN T., J. Derecho Civil... T II. Vol. II= Págs. 110 y 131; BAUZA, Las servidumbres... Pág. 20.
- 356.- Artículo 549.
- 357.- Concordancias : Título III, Cap. II, Argentina; Título IV del Cap. III Brasil; Artículos 328 México y 69 Nicaragua.
- 358.- Concordancias : Artículos 68 y ss. Colombia; Cap. III Rep. Dominicana, art. 10 núm 23 Ley 1963 Ecuador, Cap. IX España, art. 69 IV Honduras, cap. III, secc. III Panamá, art. 49 Perú, título VII, cap. III Uruguay.
- 359.- Artículos : 56 Costa Rica y 62 Paraguay.
- 360.- Artículos : 37 Chile, 80 Guatemala y 36 Venezuela.
- 361.- Artículo 36 Venezuela y DELASCIO, Comentarios... en Revista SOVEDAE enero-dic. 1971, pág. 156.
- 362.- HAMILTON, Manual... Pág. 296; GARCIA, cit. por VIDELA; Derecho... T I. Pág. 466.
- 363.- Véase Cap. III de la IV Parte anexo 14 "aerodromos".
- 364.- CASTAN T., J., Derecho Civil... T II. Vol. II. Pág. 83.
- 365.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 128; VIDELA, Derecho... T I. Pág. 469.
- 366.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 468.
- 367.- RODRIGUEZ J., Teoría... Págs. 129 130.
- 368.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 467.
- 369.- Artículos : 35 Argentina, 113 a 116 Rep. Dominicana, 51 ley y 69 Decreto 1701-68 en España, 45 Panamá, 63 Paraguay y 77 Uruguay.

- 372.- Artículos : 6 Decreto 1701-68 España y 45 Panamá.
- 373.- Artículos : 35 Argentina, 113 a 115 Rep. Dominicana, 69 Decreto 1701-68 España, 77 Uruguay y 63 Paraguay.
- 374.- Artículos: 35 Argentina y 63 Paraguay.
- 375.- Artículo 77 Uruguay.
- 376.- BAUZA ARAUJO, Las servidumbres.... Pág. 28.
- 377.- Artículo 69 Decreto 1701-68.
- 378.- Artículo 113 Rep. Dominicana.
- 379.- Artículo 53.
- 380.- HAMILTON Manual... Pág. 283; VIDELA, Derecho... T I. Págs. 461 y 465; LENA PAZ, Compendio... Pág. 136.
- 381.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 457; BAUZA, Las servidumbres... Pág. 136.
- 382.- Ver Parte IV, Cap. 2.
- 383.- Artículos : 34 Argentina, 56-57 Brasil, 68 y 26 Colombia, 56 Costa Rica, 37 Chile, 107 Rep. Dominicana, 11 Ecuador, 92-93 El Salvador, 49 Decreto 1701-68 España, 80 Guatemala, 72 y 6 VI Honduras, 46 Panamá y 84 Uruguay.
- 384.- Artículos : 33-34 Argentina, 58 Brasil, 69 Colombia, 56 Costa Rica, 37 Chile, 112 Rep. Dominicana, 93 El Salvador, 49 Decreto 1701-68 España, 74 Honduras, 62 Paraguay, 59 Perú.
- 385.- Artículos : 56 Costa Rica, 74 Honduras, 328 México, 69 Nicaragua, 49 Perú y 36 Venezuela.
- 386.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 462.
- 387.- Manual, Pág. 286.
- 388.- Artículos : 31-34 Argentina, 56 Costa Rica y 61 Paraguay.
- 389.- Artículo 37 Chile.
- 390.- Artículos : 56 Brasil, 68 Colombia, 100-116 Rep. Dominicana 11 Ecuador, 92 El Salvador, 51 España, 80 Guatemala, 74 Honduras, 328 México, 69 Nicaragua, 44-46 Panamá, 49 Perú, 82 Uruguay y 36 Venezuela.
- 391.- Artículos : 63 Colombia, 37 Chile, 11 Ecuador, 80 Guatemala, 44 y 46 Panamá y 32, 91, 83, 84, 85, 89 Uruguay.
- 392.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 459.
- 393.- Artículos : 106 Rep. Dominicana, 93 El Salvador, 44 y 46 Panamá y 61 Paraguay.
- 393-Bis.- Artículos 86 y 87 Uruguay.
- 394.- Artículo 39 Decreto 1701-1968 España.
- 395.- Artículo 59 Decreto 1701-1968 España.
- 396.- Ver Artículo 29 Decreto 1701-1968 España.
- 397.- Artículo 79 Decreto 1701-1968 España.
- 398.- Artículos 30-31-34 Argentina.
- 399.- Artículos 32 y 30 Argentina.
- 400.- Artículos 57 y 56 Brasil.
- 401.- Artículo 102 Rep. Dominicana.
- 402.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 464.
- 403.- Artículos : 109 Decreto 1701-1968 España; 33 Argentina y 62 no. 2 Paraguay.
- 404.- En el derecho chileno, de acuerdo con los artículos 931 Código Civil y 565 Código Procedimiento Civil.
- 405.- Artículo 58 Brasil.
- 406.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 465.
- 407.- Artículos 37 Argentina y 58 Brasil.
- 408.- Artículo 109 Decreto 1701-1968 España y 62 no. 2 Paraguay.
- 409.- VIDELA, Derecho... T I. Pág. 463.
- 410.- Artículos : 33 Argentina, 58 Brasil, 69 Colombia, 37 Chile 112 y 110 Rep. Dominicana, 69 Decreto 1701-1968 España y 65 no. 1 Paraguay.
- 411.- Artículo 103 Rep. Dominicana.
- 412.- Artículo 102 Rep. Dominicana.
- 413.- Artículo 105 Rep. Dominicana.
- 414.- Artículo 51 Ley y 79 Decreto 1701-1968 (Nótese que el Decreto rebaja el plazo legal de un año a seis meses).

- 415.- Artículo 59 Ley 16752.
- 416.- Artículos : 108 Rep. Dominicana y 92 Uruguay.
- 417.- Artículo 108 Rep. Dominicana.
- 418.- Artículo 109 Rep. Dominicana.
- 419.- Artículo 46 Panamá.
- 420.- Artículo 110 Rep. Dominicana.
- 421.- Artículos 93 y 175 Uruguay.
- 422.- Ver párrafo 17 supra.
- 423.- Sentencia de 1 de Febrero de 1909.
- 424.- TAPIA S., La Regulación Jurídica del Transporte Aereo. Ed. Inst. Francisco Vitoria. Madrid 1953. Pág. 132.
- 425.- VIDELA, Derecho... T II Pág. 24 ; RODRIGUEZ J, Teoría... Pág. 35.
- 426.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 24.
- 427.- LOUSTAU F., La aeronave... Pág. 12; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 17-18; TAPIA S., La regulación ... Pág. 133.
- 428.- Manual... Pág. 72.
- 429.- Diccionario de la Real Academia Española. Ed. 1970.
- 430.- Véase TAPIA S., La regulación... Págs. 137 a 139.
- 431.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 27.
- 432.- LOUSTAU F., La aeronave... Pág. 19.
- 433.- Artículos : 3 Colombia, 34 México, 8 Panamá, 4 Cuba, 1 Chile y 61 Rep. Dominicana.
- 434.- LOUSTAU F., La aeronave... Pág. 17; HAMILTON, Manual... Pág. 173-174; DELASCIO, Manual... Pág. 91; LENA PAZ, compendio... Pág. 139; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 25.
- 435.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 84.
- 436.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 24.
- 437.- SAMPAIO DE LACERDA, Curso de Direito Privado de Navegacao. Direito Aeron. Vol. II. Ed. Librería Freitas Bastos. Río de Janeiro-Sao Paulo 1970. Pág. 31; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 26.
- 438.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 53-54.
- 439.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 26.
- 440.- Artículos : 144 d) Costa Rica y 9 Guatemala.
- 441.- SAMPAIO DE LACERDA, Curso... Vol. II. Pág. 32; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 55.
- 442.- CHAVEAU, cit. por VIDELA, Derecho... T II= Pág. 54.
- 443.- Artículo 61 Rep. Dominicana.
- 444.- LOUSTAU, La Aeronave... Pág. 17; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 24-25; LENA PAZ, Compendio... Pág. 135; HAMILTON, Manual... Pág. 173; RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 64; SAMPAIO, Curso... Vol. II, Pág. 30; FRANCOZ R. Principios... Pág. 85.
- 445.- RODRIGUEZ J., Teoría... Págs. 84-85; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 25.
- 446.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 24-25.
- 447.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 26.
- 448.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 26.
- 449.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 26; SAMPAIO, Curso... Vol. II Pág. 31.
- 450.- LOUSTAU F., La aeronave... Pág. 43.
- 451.- Véase VIDELA, Derecho... T II. Págs. 50 a 52.
- 452.- Artículos : 36 Argentina, 8 Brasil, 11 España, 5 Paraguay, 18 Perú, 13 Uruguay y 23 Proyecto Latinoamericano.
- 453.- Principios... Págs. 80-81.
- 454.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 23.
- 455.- Artículo 11 España.
- 456.- SINAS, cit. por VIDELA, Derecho... T II. Pág. 20.
- 457.- Artículo 1 Portugal.
- 458.- Artículo 17 Venezuela.
- 459.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 12; GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 77.
- 460.- LOUSTAU F., La aeronave... Págs. 61-62.

- 461.- Véase LOUSTAU F., La aeronave... Pág. 57 y ss; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 56.
- 462.- LOUSTAU F., La aeronave... Págs. 62-63; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 56-57.
- 463.- LOUSTAU F., La aeronave... Pág. 64.
- 464.- LOUSTAU F., La Aeronave... Pág. 63; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 57.
- 465.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 12.
- 466.- LOUSTAU F., La aeronave... Págs. 120-121.
- 467.- LOUSTAU F., La aeronave... Pág. 122.
- 468.- LOUSTAU F., La aeronave... Págs. 122-123.
- 469.- Artículos 4 Chile y 255 Rep. Dominicana. Véase SAMPAIO DE L= Vol. II. Pág. 34.
- 470.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 113; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 124 1 129; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 64-65.
- 471.- DONIA LETTERIO, cit. por RODRIGUEZ, Teoría... Pág. 113.
- 472.- LOUSTAU F., La aeronave... Pág. 124.
- 473.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 173; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 65.
- 474.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 65.
- 475.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 114.
- 476.- Derecho... T II. Pág. 65.
- 477.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 114; LOUSTAU, La aeronave... Págs. 124- 125; GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 87; VIDELA; Derecho... T II= Pág. 64; SAMPAIO DE L., Curso... Vol. II. Pág. 34; LENA PAZ, Compendio... Pág. 141.
- 478.- LOUSTAU F., La aeronave... Pág. 125; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 64.
- 479.- GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 83; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 126.
- 480.- LENA PAZ, Compendio... Pág. 141.
- 481.- GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 83-84; LOUSTAU La aeronave... Págs. 125-126.
- 482.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 126.
- 483.- GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 84; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 127.
- 484.- GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 85; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 127.
- 485.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 128; GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 80.
- 486.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 65-66.
- 487.- HAMILTON, Manual... Pág. 392; GAY DE MONTELLA, Principios Pág. 86; LENA PAZ, Compendio... Pág. 141; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 129; SAMPAIO, Curso, Vol. II, Pág. 33; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 59.; Sección de Aeronáutica, Comentario. Pág. 15.
- 488.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 131; Sección de Derecho Aeronáutico, Comentarios, Pág. 15; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 61.
- 489.- SAMPAIO DE L., Curso... T II. Pág. 51.
- 490.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 132.
- 491.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 133; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 61-62; LENA PAZ, Compendio... Pág. 141; RODRIGUEZ J. Teoría... Pág. 114.
- 492.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 63.
- 493.- Artículos : 49 Argentina, 3 Chile, 254 Rep. Dominicana; 130 España, 205 Honduras; 201 Nicaragua; 23 Panamá; 21 Paraguay, 95 Uruguay y 69 Venezuela.
- 494.- Artículos 10 Brasil y 49 Argentina.
- 495.- Artículos : 49 Argentina, 3 Bolivia, 10 Brasil, 11 Colombia, 59 Costa Rica, 16 Cuba, 3 y 5 Chile, 69 Rep. Dominicana, 7 Ecuador, 43 El Salvador, 29 España, 14 Guatemala, 371 México, 10 Panamá, 5 Paraguay, 48 Portugal, 20 Uruguay, 62 Venezuela y 26 Proyecto Latinoamericano.

- 496.- Artículos : 25 Honduras y 18 Nicaragua.
497.- Artículo 20 Perú.
498.- DELASCIO, Manual... Pág. 79.
499.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 14.
500.- Artículos : 66 Colombia, 38 Chile, 5 Rep. Dominicana, 38 Ecuador, 107 El Salvador, 40 España, 16 Honduras, 101 Panamá, 174 Paraguay, 95 Uruguay y 16 Venezuela.
501.- La aeronave... Pág. 83.
502.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 70.
503.- VIDELA, Derecho.... T II. Pág. 72; LOUSTAU, La aeronave... pág. 83.
504.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 65.
505.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 65; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 70-71.
506.- GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 94.
507.- Compendio... Pág. 143.
508.- Teoría... Pág. 91.
509.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 73; GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 94.
510.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 73.
511.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 73-74.
512.- FRANCOZ R., Principios... Pág. 87; DELASCIO, Manual... Pág. 75.
513.- La aeronave... Págs. 65 a 68.
514.- Ver La Cuestión de la nacionalidad de las aeronaves a la luz de los progresos de la ciencia jurídica en Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico. Ed. Eudeba. Bs. As. 1968. Págs. 153 a 155.
515.- GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 95.
516.- La aeronave... Pág. 68.
517.- Derecho... T II. Págs. 75-76.
518.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 76-77.
519.- Artículos : 38-39 Argentina, 3 Bolivia, 11 Brasil, 7 Colombia, 62 Costa Rica, 5 Chile, 15 Cuba, 67 Rep. Dominicana, 7 Ecuador, 21 El Salvador, 16 España, 13 Guatemala, 14 Honduras, 312 México, 8 Nicaragua, 10 Panamá, 16 Paraguay, 20 Perú, 42 Portugal, 17 Uruguay, 19 Venezuela y 29 Proyecto Latinoamericano.
520.- Véase LOUSTAU, La aeronave... Págs. 73 a 75.
521.- Véase LOUSTAU, La aeronave... Págs. 75 a 77.
522.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 92.
523.- Derecho... T II. Pág. 83.
524.- Ver LOUSTAU, La aeronave... Pág. 77.
525.- Artículos : 11 y 14 Brasil, 14 Colombia, 142 f y 60 Costa Rica, 15 y 21 Cuba, 5 y 7 Chile, 7 Ecuador, 16-17 y 18 España, 42 y 48 Portugal.
526.- Artículos : 29 El Salvador, 8 y 13 Nicaragua, 19 Honduras, 313 México, 10 no. 2 y 10 no. 1 Panamá y 19 y 20 Venezuela.
527.- Artículos : 29 y 26 Proyecto Latinoamericano.
528.- Artículos 20, 25 y 26 Perú.
529.- RUIZ MORENO, cit. por VIDELA, Derecho... T II. Pág. 103.
530.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 104.
531.- Artículos : 38-42 Argentina, 20 Cuba, 72 Rep. Dominicana, 16-17 Paraguay, 17-26 Uruguay y 20-25 Perú.
532.- Véase infra, título X del presente capítulo.
533.- FRAGALI cit. por VIDELA, Derecho... T II. Pág. 83-84; LOUSTAU La aeronave... Pág. 32.
534.- LOUSTAU, La aeronave... Págs. 80 a 96; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 84 a 89.
535.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 79.
536.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 79.
537.- HAMILTON, Manual... Pág. 183; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 89; GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 103.
538.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 79; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 77.

- 539.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 75.
- 540.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 95.
- 541.- HAMILTON, Manual... Pág. 183; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 93.
- 542.- Artículos : 38 y 39 Argentina, 3 Bolivia, 11 Brasil, 7 Colombia, 8 Costa Rica, 15 y 21 Cuba, 8 Chile, 67 Rep. Dominicana, 12 El Salvador, 19 España, 13 Guatemala, 18 Honduras, 312 México, 8 Nicaragua, 13 Panamá, 11 y 17 Paraguay, 24 Perú, 48 no. 3 Portugal, 25 Uruguay, 19 Venezuela y 30 Proyecto Latinoamericano.
- 543.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 211.
- 544.- Véase ley 17743 de 1968 en MAPELLI E., Códigos y Leyes de Aviación Civil en Iberoamérica. Cultura Hispánica. Madrid 1970. Pág. 54.
- 545.- Véase VIDELA, Derecho... T II. Pág. 166.
- 546.- LENA PAZ, Compendio... Pág. 144; DELASCIO, Manual... Pág. 81.
- 547.- HAMILTON, Manual... Pág. 214.
- 548.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 91.
- 549.- Cit. por LOUSTAU, La aeronave... Pág. 108.
- 550.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 91-92.
- 551.- Artículos : 40 Argentina, 3 Bolivia, 13 Brasil, 8 Colombia, 19 Cuba, 20 Chile, 70-73 Rep. Dominicana, 12 Ecuador, 27 El Salvador, 23 España, 23-24 Guatemala, 14 Honduras, 315 México, 11 Nicaragua, 16 Panamá, 18 Paraguay, 28 Perú, 42-46 Portugal, 27 Uruguay y 121 Venezuela.
- 552.- Artículos : 73 Rep. Dominicana, 30 El Salvador, 20 Honduras, 315 México.
- 553.- Véase infra título VII de este capítulo.
- 554.- Artículos : 39 Argentina, 3 Bolivia, 8 Chile, 19 España, 13 Panamá, 17 Paraguay y 30 Proyecto Latinoamericano.
- 555.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 107.
- 556.- Véase LOUSTAU, La aeronave... Pág. 108; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 98; GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 102.
- 557.- GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 102.
- 558.- Véase infra título XII de este capítulo.
- 559.- LOUSTAU, La Aeronave... Pág. 29.
- 560.- Artículos : 1 Portugal y 14 de la ley 1915 de 1949 Rep. Dominicana (derogada).
- 561.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 29; LOUSTAU, La aeronave... Págs. 29 a 31; RODRIGUEZ J., Teoría... Págs. 85 a 87; LENA PAZ, Compendio... Pág. 139.
- 562.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 37.
- 563.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 37.
- 564.- DELASCIO, Manual... Págs. 78-79; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 37.
- 565.- Artículos : 2 Chile, 64 y 65 Rep. Dominicana y 15 y 16 Uruguay.
- 566.- Artículos : 19-20 El Salvador, 12 Guatemala, 11 y 12 Honduras, 6 y 7 Nicaragua y 44 Venezuela.
- 567.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 37.
- 568.- Artículo 142, letras e, g y h Costa Rica.
- 569.- Artículo 9 Brasil.
- 570.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 39.
- 571.- Cit. por VIDELA, Derecho... T II. Pág. 43.
- 572.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 44.
- 573.- Véase COOPER JOHN C., El Derecho de volar. Ed. Depalma. Bs. As. 1950. Págs. 257 y ss.
- 574.- Artículos 9 Brasil y 142 Costa Rica.
- 575.- Artículos : 4 Bolivia, 4 Colombia, 14 Cuba, 2 Chile, 65 Rep. Dominicana, 3 Ecuador.
- 576.- Artículo 14 España.
- 577.- Secc. de Derecho Aeronáutico, Comentarios... pág. 18.
- 578.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 45.
- 579.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 45.
- 580.- Artículos : 17 Argentina, 4 Bolivia, 66 Brasil, 10 y 3 Costa Rica, 14 y 8 Chile, 3 Rep. Dominicana, 39 Ecuador, 70 Gua-

- mala, 84 España, 11 Intrate Honduras, 98 Panamá, 46 Paraguay, 6 Portugal y 7 Uruguay.
- 581.- HAMILTON, Manual... Pág. 177.
- 582.- Artículo 4 del Convenio de Chicago.
- 583.- Artículo 3 del Convenio de Chicago.
- 584.- LOUSTAU, La aeronave... Págs. 34-35.
- 585.- HAMILTON, Manual... Pág. 177; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 35; LOUSTAU, La Aeronave... Pág. 34.
- 586.- LOUSTAU, La aeronave... Págs. 34-35.
- 587.- Artículo 14 Cuba.
- 588.- Artículos : 37 Argentina, 9 Brasil, 4 Colombia, 142 Costa Rica, 2 Chile, 62 Rep. Dominicana, 3 Ecuador, 17 El Salvador, 14 España, 11 Guatemala, 5 Nicaragua, 6 Paraguay, 19 Perú y 4 Portugal.
- 589.- Artículos 14 Uruguay y 19 Venezuela.
- 590.- Artículos 311 México y 9 Panamá.
- 591.- Véase citas 379 y 380.
- 592.- Artículo 14 Cuba.
- 593.- Artículos : 2 Chile, 62 Rep. Dominicana, 3 Ecuador, 17 El Salvador, 14 España, 11 Guatemala, 11 y 12 Honduras, 311 México, 5 Nicaragua, 9 Panamá, 6 Paraguay, 19 Perú, 4 Portugal y 18 Venezuela.
- 594.- Artículo 3 Convenio de Chicago.
- 595.- Artículos 62 Rep. Dominicana y 5 Nicaragua.
- 596.- HAMILTON, Manual... Pág. 214; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 36.
- 597.- HAMILTON, Manual... Pág. 214.
- 598.- HAMILTON, Manual... Pág. 214; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 36 y 37.
- 599.- Anexo 89 Aeronavegabilidad.
- 600.- Artículos : 69 Costa Rica, 2 c) El Salvador, 6 c) Honduras, 125 Panamá.
- 601.- Artículo 58 Portugal.
- 602.- Artículos : 3 Ley 16752 Chile, 208 Rep. Dominicana, 23 Ecuador, 6 c) Honduras, 318 México, 160 Panamá, 82 y 83 Perú y 66 Venezuela.
- 603.- Artículos : 10 Argentina, 32 Uruguay y 23 Venezuela.
- 604.- Artículo 125 Panamá.
- 605.- Artículos 58 y 39 El Salvador.
- 606.- La aeronave... Pág. 111 ; Véase HAMILTON, Manual...Pág. 206.
- 607.- Derecho... T II. Pág. 332.
- 608.- Artículo 35 España.
- 609.- Artículo 52 Portugal.
- 610.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 548.
- 611.- Artículos : 219 Argentina, 156 Brasil, 68 Costa Rica, 32 Cuba, 34 El Salvador, 38 España, 31 Guatemala y 63 Portugal.
- 612.- HAMILTON, Manual... Pág. 207.
- 613.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 548.
- 614.- GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 181.
- 615.- DELASCIO, Manual... Pág.
- 616.- HAMILTON, Manual... Pág. 206; Sección de Aeronáutica, Comentario... Pág. 50.
- 617.- HAMILTON, Manual... Pág. 207.
- 618.- Artículos : 317 México y 22 Venezuela.
- 619.- Artículos : 3 h) Ley 16752 Chile, 18 k) Rep. Dominicana, 32 El Salvador, 36-37 España, 7 no. 4 Guatemala, 22-23 Honduras, 15-17 Nicaragua, 18-19-21 Panamá y 31-32 Perú.
- 620.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 533.
- 621.- Ver texto del Convenio de París de 22 de abril 1960 en MATEESCO, Tránsito... Pág. 344.
- 622.- Derecho... T II. Pág. 538; GAY DE MONTELLA, Principios... Pág. 109.
- 623.- HAMILTON, Manual... Pág. 247; GAY DE M. Principios...Pág. 139
- 624.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 549.

- 623.- Artículos : 11 Argentina, 16 Rep. Dom., 71 El Salvador, 54 Honduras, 323 núm 4 México, 49 Nicaragua, 60 Perú, 14 Proy. Latinoam.
- 626.- Artículos : 12 a Bolivia, 15 Ecuador, 72 Uruguay.
- 627.- Artículos : 26 Cuba, 13 Chile, 71 Panamá.
- 628.- Artículo 152 Portugal.
- 629.- Artículos : 11 Argentina, 13 Chile, 30 Rep. Dom., 15 Ecuador, 61 Panamá.
- 630.- Artículos : 13 Chile, 30 Rep. Dom. 15 Ecuador, 61 Panamá.
- 631.- Artículos : 28 Rep. Dom. y 59 Portugal.
- 632.- VIDELA; Derecho... T II. Págs. 534 y 548.
- 633.- Principios... Pág. 100.
- 634.- DELASCIO, Manual... Pág. 80; véase similar concepto en art. 17 ley Guatemala.
- 635.- Artículos : 10 Argentina, 3 Bolivia, 12 Brasil, 59 Costa Rica, 17 Cuba, 17 Chile, 27 Rep. Dom. 8 Ecuador, 57 El Salvador, 21 España, 32 Guatemala, 40 Honduras, 323 núm 3 México, 35 Nicaragua, 59 Panamá, 20 Paraguay, 12 Perú, 73 Portugal, 47 Uruguay y 56 Proy. Latinoam.
- 636.- Artículo 31 Ley española.
- 637.- Artículo 29 Convenio de Chicago.
- 638.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 535.
- 639.- Artículos : 19 Argentina, 17 Cuba, 12 Chile, 27 Rep. Dom. 57 El Salvador, 20 España, 40 Honduras, 323 núm 3 México, 35 Nicaragua, 59 Panamá, 20 Paraguay, 12 Perú, 73 Portugal, 57-60 Proy. Latinoam.
- 640.- Artículo 34 Convenio de Chicago.
- 641.- Ver DELASCIO, "Comentarios ala ley....Rev. SOVEDAE en-dic 1971. Pág. 155.
- 642.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 537.
- 643.- GAY DE M. , Principios... Pág. 333.
- 644.- GAY DE M. , Principios... Pág. 324.
- 645.- Artículos : 10 Argentina, 51 Cuba, 17 Chile, 13 Ecuador, 57 El Salvador, 40 Honduras, 35 Nicaragua, 12 Perú y 56 Proy. Latinoam.
- 646.- Artículos : 18 Chile, 13 Ecuador, 70 El Salvador, 24 España y 83 Portugal.
- 647.- Ver "supra" núm 63.
- 648.- Artículos : 17 Chile, 27 Rep. Dom. 57 El Salvador, 33 Guatemala, 40 Honduras, 35 Nicaragua, 59 Panamá, 20 Paraguay 73 Portugal.
- 649.- Id. artículos nota 648.
- 650.- Artículos : 17 Chile, 144 El Salvador, 120 Honduras y 115 Nicaragua.
- 651.- Artículo 144 El Salvador y 115 Nicaragua.
- 652.- Artículos : 144 El Salvador, 33 Guatemala, 119-120 Honduras y 115 Nicaragua.
- 653.- Artículos : 145 España y 115 Nicaragua.
- 654.- Docto 4444 RAC-501-9 OACI.Reglam. del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo.
- 655.- Artículos : 32 España, 22 Guatemala y 73 Portugal.
- 656.- Artículos : 32 España, 73 Portugal.
- 657.- Artículos : 21 y 22 España.
- 658.- Art. 29 Convenio de Chicago.
- 659.- Art. 16 Convenio del Chicago.
- 660.- Arts. 12 y 202 Argentina, 13 Bolivia, 77 Brasil, 84 Colombia, 40-39-57 Colombia, 40 Chile, 25 España, 5 Guatemala, 10 Perú, 5-36 Portugal y 32 Uruguay.
- 661.- Arts. : 12 Bolivia, 68 Brasil, 30 Cuba, 28 Chile, 49 Rep. Dom. 46 Honduras, 41 Nicaragua, 13 Perú, 90 Portugal, 69 Uruguay y 12 Venezuela.
- 662.- Arts : 9 Argentina, 68 Brasil, 83 Colombia, 36 Cuba, 28 Chile, 51 Rep. Dom. 16 Ecuador, 74 El Salvador, 65 Guatemala, 38 Honduras, 324 México, 33 Nicaragua, 60 Panamá, 41 Paraguay, 37 Perú, 96 Portugal, 68 Uruguay y 13 Venezuela.

- 363.- Arts. : 51-52 Rep. Dom., 73 El Salvador, 65 Guatemala, 56 Honduras, 324 México, 66 Panamá, 57 Perú y 14 Venezuela.
- 364.- Arts. : 51-52 Rep. Dom., 73 El Salvador, 65 Guatemala, 56 Honduras, 324 México, 66 Panamá, 57 Perú y 14 Venezuela.
- 365.- Art. 2502 Código Civil argentino.
- 366.- Arts. : 2948 código civil argentino; 811 C. civil chileno y 524 c. civil español.
- 367.- Art. 526 c. civil español, y 2962 c. civil Argentino.
- 368.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 122.
- 369.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 122.
- 370.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 125.
- 371.- Arts. : 52 Argentina.
- 372.- Véase títulos VIII a XIV del presente capítulo.
- 373.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 195.
- 374.- Art. 392 c. civil español.
- 375.- CASTAN, Derecho civil español común y foral. T II. VOL= I. Ed. Reus. Madrid 1971. Pág. 373.
- 376.- Art. 2673 c. civil argentino.
- 377.- DELASCIO, Manual... Pág. 85.
- 378.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 199.
- 379.- Véase Declaraciones núm. 12 en el Fuero de los Españoles y del Trabajo y Punto X de la Ley de Principios del Movimiento (España).
- 380.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 138.
- 381.- Arts. : 48 Argentina, 7 Chile, 72 Rep. Dom. y 25 Perú.
- 382.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 138.
- 383.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 139.
- 384.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 139.
- 385.- Artículos : 10-14 Brasil, 14-16 Colombia, 60 Costa Rica, 20 Cuba, 29 El Salvador, 18 España, 19 Guatemala, 19 Honduras, 313 México, 13 Nicaragua, 10 Panamá, 14 Paraguay, 49 Portugal, 26 Uruguay, 20 Venezuela.
- 386.- Art. 16 España.
- 387.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 139.
- 388.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 139.
- 389.- SALPAIO DE L., Curso... VOL= II. Pág. 53.
- 390.- Ver título VII siguiente.
- 391.- VIDELA; Derecho... T II= Pág. 125.
- 392.- VIDELA; Derecho... T II. Pág. 185.
- 393.- Arts. : 42 a 44 Argentina.
- 394.- Véase "infra" título IX de este capítulo.
- 395.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 211.
- 396.- Véase VIDELA, Derecho... T II. Pág. 214 y ss.
- 397.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 216.
- 398.- Véase "supra" párrafo núm. 51.
- 399.- Arts. : 48 Argentina, 7 Chile, 72 Rep. Dom., y 25 Perú.
- 700.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 161.
- 701.- Ver artículos nota 577 "supra".
- 702.- Véase artículo 48 Argentina.
- 703.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 164.
- 704.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 168.
- 705.- Véase "supra" párrafo núm. 51.
- 706.- Arts. : 25 y 26 Perú.
- 707.- Art. 72 Rep. Dom.
- 708.- Art. 7 Chile.
- 709.- HAMILTON, Manual... Págs. 186 a 189.
- 710.- Véase "infra" título X del presente capítulo.
- 711.- LOUSTAU, La aeronave... pág. 140; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 170; LENA PAZ, Compendio... Pág. 152.
- 712.- Véase CASTAN, Derecho civil español Común y Foral, T II, VOL. I. Ed. Reus. Madrid 1971. Págs. 210 y ss.
- 713.- Véase CASTAN, Derecho civil... T II. VOL. I= 1971. Pág. 200.
- 714.- Véase CASTAN, Derecho civil... T II. VOL. I. 1971. Págs. 201 - 202.
- 715.- Art. 16 Brasil.
- 716.- LOUSTAU, La Aeronave... Pág. 146.

- 718.- Art. 16 España.
- 719.- Véase "supra" párrafo 46 : sobre el concepto de aeronave como cosa compuesta.
- 720.- LOUSTAU, La aeronave... Págs. 126 y 146.
- 721.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 146.
- 722.- Arts. : 1349 c. civil argentino y 1808 - 1809 c. civil chileno.
- 723.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 146.
- 724.- Arts. : 14 50 c. civil español; 1323 C. Civil argentino; 1801 C. Civil chileno.
- 725.- Arts: 97 Uruguay y 6 Chile.
- 726.- Art. 49 Argentina.
- 727.- Arts. : 8 Rep. Dom., 11 Colombia, 64 Costa Rica, 197 Guatemala, 197 Honduras, 190 Nicaragua, 24 Panamá y 22 Paraguay.
- 728.- Arts. : 12 Ley y 182 Reglamento Registro Mercantil.
- 729.- Arts. : 11 Colombia y 16 Brasil.
- 730.- Arts. : 8 Ecuador, 97 Uruguay y 22 Paraguay.
- 731.- Art. 23 Paraguay.
- 732.- Arts. : 50 argentina, 3 Chile, 235 Ley El Salvador y 667 C. Civil; 33 Ley española en relación con art. 1º Reglamento Registro Mercantil y art. 26 Código Comercio; 372 México, 29 Panamá y 62 Venezuela.
- 733.- Art. 33 Ley Nav. Aérea Española, en relación con arts. 190 y 176 Regl. Registro Mercantil español; art. 15 Brasil.
- 734.- LOUSTAU, La aeronave... Págs. 140 y 141; VIDEL, Derecho... T II. Págs. 170 - 171.
- 735.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 140.
- 736.- LOUSTAU, La Aeronave... Pág. 140.
- 737.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 170.
- 738.- DANJON, cit. por LOUSTAU, La aeronave... Pág. 140.
- 739.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 170 - 171.
- 740.- Ver "supra" párrafo 70.
- 741.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 169.
- 742.- GAY DE M. Principios... Págs. 113 - 114; LOSUTAU, La aeronave... Pág. 143 ; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 172; LENA PAZ, Compendio... Pág. 150.
- 743.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 173; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 144.
- 744.- Art. 73 Ley Nav. Aérea Chile.
- 745.- Arts. : 7 Ley de 24 dic. de 1964 (VOL. OF. E. núm 311 de 28 dic. 1964, España).
- 746.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 176.
- 747.- Art. 383 C= Civil español; 667 C. Civil chileno; HAMILTON, Manual... Pág. 393.
- 748.- Arts. : 1590 C= Civil Español; 1996 C. Civil chileno; 1630 C. Civil argentino.
- 749.- LENA PAZ, Compendio... Pág. 152; Art. 1966 C. Civil Chileno; GAY DE M. Principios... Pág. 117.
- 750.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 142.
- 751.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 143.
- 752.- GAY DE M. Principios... Pág. 117.
- 753.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 177.
- 754.- GAY DE M., Principios... Pág. 165.
- 755.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 177.
- 756.- Art. 53 C. Aeron. Argentino.
- 757.- Art. 38 Ley de Hipoteca Mobiliaria de 16 dic. 1954 (VOL. OF. E. núm. 352 de 18 dic.) España.
- 758.- CASTAN, Derecho civil... 1971. T II. VOL I. Pág. 216.
- 759.- HAMILTON, Manual... Pág. 392.
- 760.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 173; LENA PAZ Compendio Pág. 151
- 761.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 145.
- 762.- GARRIGUES, BORDUIN, : Curso de Derecho Mercantil Imp. Aguirre. Madrid. 1989. T II. Pág. 535.

- 764.- GAY DE M., Principios... Pág. 304.
- 765.- Art. 17 Brasil.
- 766.- Véase LENA PAZ, Compendio... Pág. 169 y VIDELA, Derecho... T II. Pág. 172 - 174.
- 767.- LENA PAZ, Compendio... Pág. 169; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 175.
- 768.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 173.
- 769.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 182.
- 770.- Arts. : 245 Rep. Dom., 182 El Salvador, 152 Honduras, 761 México, 147 Nicaragua, 37 Perú y 61 Venezuela.
- 771.- Arts. : 17 Brasil y 137 España.
- 772.- Art. 74 Argentina.
- 773.- Art. 54 Chile.
- 774.- Art. 182 El Salvador, 361 México, 38 Perú y 61 Venezuela.
- 775.- Arts. : 152 Honduras, 147 Nicaragua.
- 776.- Arts. : 138 y 139 España.
- 777.- Arts. : 246 rep. Dom. y 17 Chile.
- 778.- Art. 17 núm 4 Brasil.
- 779.- Arts. : 74 - 75 Código argentino y 59 y 69 del Octo. 5764 de 11 ago. de 1967.
- 780.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 145.
- 781.- GAY DE M. Principios... Pág. 121 y 122.
- 782.- HAMILTON, Manual... Pág. 399.
- 783.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 181.
- 784.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 183.
- 785.- Arts. 234 El Salvador, 219 Honduras y 212 Nicaragua.
- 786.- Art. 16 Brasil.
- 787.- LENA PAZ, Compendio... Pág. 152.
- 788.- Véase "supra" párrafo núm 71.
- 789.- Art. 16 Brasil y 11 Colombia.
- 790.- Art. 1463 C. Civil español.
- 791.- Art. 684 C. Civil chileno.
- 792.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 148; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 163.
- 793.- Véase LOUSTAU, La aeronave... Pág. 148; CASTAN, Derecho civil... 1971, T II. VOL. I. Pág. 292 y ss.
- 794.- Ver "supra" párrafo 76.
- 795.- Véase "supra" párrafo 77.
- 796.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 148.
- 797.- SAMPAIO DE L., Curso... VOL= II. Pág. 54.
- 798.- Art. 257 Rep. Dom; HAMILTON, Manual... Págs. 385-386.
- 799.- Art. 37 Perú.
- 800.- Art. 17 núm 3 Brasil y 60 Venezuela.
- 801.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 184; LENA PAZ, Compendio... pág. 163; Art. 4 Chile.
- 802.- Véase LENA PAZ, Compendio... Pág. 163; LOUSTAU, La aeronave... Págs. 148-149.
- 803.- Arts. : 46 Argentina, 17 núm 4 Brasil, 27 Cuba, 244 Rep. Dom, 46 El Salvador, 21 a Reglam. del Reg. Matrícula Octo. 416 - 69 España; 151 Honduras, 360 México, 146 Nicaragua, 14 Panamá, 10 Paraguay, 36 Perú y 60 Venezuela.
- 804.- Art. 181 El Salvador, 151 Honduras, 146 Nicaragua, y 60 Venezuela.
- 805.- HAMILTON, Manual... Pág. 383.
- 806.- Arts. : 235 Argentina, 17 Brasil, 50 Ley, modificada por art. 81 núm 3 C. Civil Chile; 243 Rep. Dom. 181 El Salvador, 151 Honduras, 360 México, 146 Nicaragua, 14 Panamá, 37 núm. 1 Perú y 60 Venezuela.
- 807.- Véase arts. respectivos en nota 806.
- 808.- art. 60 Venezuela.
- 809.- Arts. : 244 Rep. Dom. 181 El Salvador, 151 Honduras, 360 México, 146 Nicaragua y 60 Venezuela.
- 810.- Art. 14 Panamá.
- 811.- HAMILTON, Manual... Pág. 388.
- 812.- Arts. 37 en relación al 36, Perú.

- 814.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 25; LENA PAZ, Compendio...
pág. 150; DELASCIO, Manual... Pág. 87; VIDELA, Derecho...
T II. Pág. 127; SAMPAIO DE L., Curso... VOL= II. Pág. 52.
- 815.- GAY DE M. Principios... Pág. 94 y 95.
- 816.- DELASCIO, Manual... Pág. 87; LOUSTAU, La aeronave... Pág.
175; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 127; SAMPAIO DE L.,
Curso... VOL= II. Pág. 52.
- 817.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 126.
- 818.- ALVAREZ ROMERO, CARLOS J. "La aeronave y su situación re-
gistra1". Madrid. 1957. Págs 47 - 48.
- 819.- LOUSTAU, La aeronave... Págs. 83 y 175; LENA PAZ, Com-
pendio... Pág. 149; SAMPAIO DE L., Curso... VOL. II. Pág.
52; Sec. de Derecho Aeron. Comentarios... Pág. 35.
- 820.- LOSUTAU, La aeronave... Págs. 175 y 25; VIDELA, Derecho...
T II. Pág. 127; DELASCIO, Manual... Pág. 87.
- 821.- Arts. : 45 y ss. Argentina, 12 Brasil, 13 Colombia, 60- 95
Costa Rica, 13 núm 12 Cuba, 5 Chile, 18 i y 247 Rep. Dom.
6 Ecuador, 42 El Salvador, 28 España, 7 núm 6 Guatemala, 6
III Honduras, 371 México, 18 Nicaragua, 10 Panamá, 8 Pa-
raguay, 33 Perú, 48 núm 2 Portugal, 68 Venezuela y 25-
Proy. Latinoam.
- 822.- Arts. : 45 Argentina, 10 Brasil, 7 Colombia, 62 Costa Rica
6 Chile, 18 Rep. Dom. 6 Ecuador, 42 El Salvador, 28 Es-
paña, 15 Guatemala, 14- 15 Honduras, 371 México, 8 -13 Ni-
caragua, 10 Panamá, 8 Paraguay, 20 Perú, 47 Portugal, 20
Uruguay, 68 Venezuela, 25 Proy. Latinoam.
- 823.- Arts. : 58 Argentina, 10 Brasil, 10 Colombia, 60 Costa
Rico, 5 Chile, 69 Rep. Dom. 13 núm 12 Cuba, 7 Ecuador, 25
El Salvador, 29 España, 15 Guatemala, 15 Honduras, 373 Mé-
xico, 8 Nicaragua, 10 Panamá, 7 Paraguay, 34 Perú, 47 Por-
tugal, 20 Uruguay, 62 Venezuela, 25 Proy. Latinoam.
- 824.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 131-132.
- 825.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 25; GAY DE M. Principios...
Pág. 105; LENA PAZ, Compendio... Pág. 146; VIDELA, Dere-
cho... T II. Pág. 126 y 132; DELASCIO, Manual... Pág. 87
SAMPALIO, Curso... VOL= II. Pág. 36.
- 826.- Arts. : 47 Argentina, 10 Brasil, 5 Chile, 247 Rep. Dom.
8 Ecuador, 38 Regl. Reg. Matricule, España; 13 Paraguay,
33 Perú, 20 Uruguay y 27 Proy. Latinoam.
- 827.- Arts. : 46 El Salvador, 15 Guatemala, 25-26 Honduras, 371
México, 19 Nicaragua, 26 Panamá y 68 Venezuela.
- 828.- GAY DE M., Principios... Pág. 103; Secc. Derecho Aeron.
Comentarios... Pág. 39; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 127;
SAMPALIO DE L., Curso... VOL. II. Pág. 51.
- 829.- Arts. : 10 Argentina, 11-12 Brasil, 59 Costa Rica, 13 núm
12 Cuba, 5 Chile, 69 Rep. Dom. 7 Ecuador, 26 El Salvador,
29 Ley y 69 Registro Mercantil en España; 16 Guatemala,
40 Honduras, 371 México, 19-25 Nicaragua, 28 Panamá, 7
Paraguay, 33 Perú, 47 Portugal, 20-10 Uruguay, 62 Ve-
nezuela y 25 Proy. Latinoam.
- 830.- Arts. : 33 Argentina, 10 Brasil, 7 Colombia, 62 Costa Ri-
ca 3-9 Chile, 252 Rep. Dom., 5-7 Ecuador, 21-44 el Salvador,
29 España, 13 núm 4 Guatemala, 38 Honduras, 37 México, 22
Nicaragua, 10 Panamá, 3-16 Paraguay, 20-34 Perú, 17 Uru-
guay, 62 Venezuela y 29 Proy. Latinoam.
- 831.- Véase LOUSTAU, La aeronave... Pág. 176-177.
- 832.- Arts. : 45 Argentina, 19 Brasil, 11-13 Colombia, 64 Cos-
ta Rica, 10 Chile, 248 Rep. Dom., 8 Ecuador, 43 El Sal-
vador, 150 España, 14 Guatemala, 25 Honduras, 371 México,
20 Nicaragua, 28 Panamá, 8 Paraguay, 33 Perú, 67 Portu-
gal, 102- 106 Uruguay, 62 Venezuela y 27 Proy. Latinoam.
- 833.- Secc. de Derecho Aeronáutico, Comentarios... Pág. 36.
- 834.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 131.
- 835.- Arts. : 33- 50 Argentina, 12- 19 Brasil, 7 - 11 Colombia,

- Colo, 10 Paraguay, 33 Perú, 48 núm 2 y 67 Portugal,
23 - 102 - 105 Uruguay, 62-63 Venezuela.
- 835.- Art. 371 México.
- 837.- Arts. 42 El Salvador, y 247 Rep. Dominicana.
- 838.- Arts. : 150 España, 24 Honduras y 28 - 40 - Panamá.
- 839.- Art. 18 Nicaragua.
- 840.- Arts. : 38 - 39 Argentina, 3 Bolivia, 10 Brasil, 11 Co-
lombia, 50 Costa Rica, 16 Cuba, 5 Chile, 69 Rep. Dom.
7 Ecuador, 45 El Salvador, 29 España, 14 Guatemala, 15
Honduras, 371 México, 8- 11 Nicaragua, 10 Panamá, 8
Paraguay, 48 Portugal, 34 Perú, 20 Uruguay, 62 Venezue-
la, 25 Pory. Latinoam.
- 841.- Arts. : 59 Costa Rica, 69 Rep. Dom. 14-15 Honduras, 10
Panamá y 15 Paraguay.
- 842.- Arts. : 1 Argentina, 9 Brasil, 5 España,
- 843.- Véase nota del codificador en LENA PAZ, Compendio...
Pág. 147.
- 844.- Arts. : 41 Argentina, 16 Cuba, 69 Dcto. 416- 69 Regla-
mento del Registro de Matrícula en España; 18 Brasil ,
y 12 núm 4 Guatemala.
- 845.- Véase "supra" párrafo 74.
- 846.- Art. 53 Código Argentino.
- 847.- VÍDELA, Derecho... T II. Pág. 137.
- 848.- Art. 38 Ley Hipoteca Mobiliaria de 16 dic. 1964 (VOL.
OF. E. nº 352 de 18 dic.).
- 849.- Art. 14 Reglam. Registro Mercantil (Dcto. de 14 dic.
1956. VOL. OF. E. nº 56 de 1957).
- 850.- Arts. : 41 Argentina, 248 Rep. Dom., 243-242 El Sal-
vador, 14 Guatemala, 25 Honduras, 371 México, 21 Ni-
caragua, 68 Venezuela, y 25 Pory. Latinoam.
- 851.- Véase artículos pertinentes en nota 846.
- 852.- LENA PAZ, Compendio... Pág. 147.
- 853.- Arts. 242 El Salvador y 21 Nicaragua.
- 854.- Arts. 242 El Salvador, 14 Guatemala y 25 Proy. lati-
noam.
- 855.- Arts. 371 México y 68 Venezuela.
- 856.- Art. 242 El Salvador.
- 857.- Arts. 242 El Salvador, 21 Nicaragua y 68 Venezuela.
- 858.- Arts. 177 Reglam. Registro Mercantil Español (Dcto. 14
dic. 1956).
- 859.- Véase VÍDELA, Derecho... T II. Págs. 133- 139.
- 860.- Art. 41 y 45 Argentina, 16 Brasil, 10 Chile, 248 Rep.
Dom., 43 El Salvador, 177 Reglam. Reg. "mercantil espa-
ñol, 25 a Honduras, 371 México, 19 a Nicaragua, 28 Pa-
namá, 10 Paraguay, 33 nº 1 y 7 Perú y 68 Venezuela.
- 861.- Arts. : 45 Argentina, 16-17 Brasil, 11 Colombia, 64
Costa Rica, 26 Cuba, 10 Chile, 248 Rep. Dom. 8 Ecu-
ador, 43 El Salvador, 150 España, 35 Guatemala, 197
Honduras, 371 México, 19 a) y 190 Nicaragua, 28 Panamá,
10 Paraguay, 33 nº 2 y 98 Perú, 47 nº 3 Portugal, 22-
98 Uruguay, 62 Venezuela y 27 nº 1 Proy. Latinoam.
- 862.- Arts. : 248 Rep. Dom., 8 Ecuador, 43 El Salvador, 197
Honduras, 371 México, 190 Nicaragua, 28 Panamá, 10 Pa-
raguay, 33 nº 4 Perú, 24 Uruguay, 62-63 Venezuela y 27
nº 2 Proy. Latinoam.
- 863.- Art. 150 España.
- 864.- Arts. : 45 nº 2 Argentina, 18 Brasil, 44 Guatemala, y
205 Portugal.
- 865.- Art. 111 Costa Rica.
- 866.- Arts. : 45 nº 5 Argentina, 17 Brasil, 64 y 164 o) Costa
Rica, 27 Cuba, 248- 251 Rep. Dom., 43 El Salvador, 177
Reglam. Reg. Mercantil España; 19 y 23 Nicaragua, 10
Paraguay, 33 y 37 Perú, 24 Uruguay y 27 Proy. Latinoam.
- 867.- Arts. : 11 Colombia, 300 México y 14 Panamá.
- 868.- Arts. : 45 nº 3 y 72 Argentina, 13 Colombia, 64 y 172 o)

- 869.- Arts. : 45 y 142 a) Argentina, 15 Brasil, 34 Colombia, 64 y 142 b) Costa Rica, 18 Cuba, 49 Chile, 248 Rep. Dom., 45 El Salvador, 177 Reglam. Reg. Mercantil España; 371 México, 199 Nicaragua, 28 b) Panamá, 119 Paraguay, 97 Perú, 102 Uruguay, 68 Venezuela, 27 nº 4 Proy. Latinoam, 202- 203- 205 Honduras.
- 870.- Arts. : 47 nº 7 Argentina y 10 Paraguay.
- 871.- Arts. : 53 Argentina y 27 nº 2 Uruguay.
- 872.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 95- 96 y 191 a 194.
- 873.- Véase arts. 33 nº 7 y 22 Perú y 42-44 Argentina.
- 874.- Art. 43 Argentina.
- 875.- Art. 42 Argentina.
- 876.- Art. 52 Argentina.
- 877.- Arts. : 45 Argentina, 10 Paraguay, 1252 Rep. Dom., 45 El Salvador, 30 Honduras, 25 Nicaragua, 371 México, 371.
- 878.- Véase VIDELA, Derecho... T II. Pág. 97-98.
- 879.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 98.
- 880.- Véase anexo 8 OACIParte II. nº 4 "mantenimiento de la aeronavegabilidad" y nº 5 sobre "validez del certificado de aeronavegabilidad".
- 881.- Véase "supra" párrafos 49, 50 y 51.
- 882.- Véase párrafo 51 "supra" : notas 529- 530- 535.
- 883.- Véase "supra" párrafo 51.
- 884.- Arts. : 28 El Salvador, 19 Honduras, 313 México, 13 Nicaragua, 10 Panamá y 20 Venezuela.
- 885.- Arts. : 25- 26 Perú.
- 886.- Art. 14 Brasil.
- 887.- Arts. : 14-15 Colombia.
- 888.- Arts. 7 Chile.
- 889.- Art. 18 España.
- 890.- Art. 47 Portugal.
- 891.- Art. 60 y 142 x) Costa Rica.
- 892.- Art. 20 Cuba.
- 893.- Art. 43 Argentina.
- 894.- Art. 72 Rep. Dominicana.
- 895.- Art. 14 Paraguay.
- 896.- Art. 26 Uruguay.
- 897.- FRANCOZ R., Principios... Pág. 87; HAMILTON, Manual... Pág. 134; DELASCIO, Manual... Pág. 75; LOUSTAU, La aeronave... Págs. 97 y 177; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 99.
- 898.- LOUSTAU, La aeronave... Págs. 97 y 177.
- 899.- Véase "supra" párrafo nº 52.
- 900.- Véase nota nº 409 de esta tesis.
- 901.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 91; LOUSTAU, La aeronave... pág. 97; DELASCIO, Manual...Pág. 80; LENA PAZ, Compendio... Pág. 143; SAMPAIO DE L., Curso... VOL. II. Pág. 36.
- 902.- Véase nota nº 441.
- 903.- DELASCIO, Manual... Pág. 80; VIDELA, Derecho... T II^o Pág. 92.
- 904.- LOUSTAU, La aeronave,... Pág. 176.
- 905.- Véase "supra" párrafo 65.
- 906.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 90.
- 907.- Arts. : 201 Argentina, 3 Brasil, 3 Costa Rica, 25 Chile 7 Rep. Dom., 39 Ecuador, 6 España, 3 Paraguay, 7 Uruguay 4 Venezuela y 4 Proy. Latinoam.
- 908.- Véase "supra" párrafo nº 48.
- 909.- Véase nota nº 527 y párrafo 64 supra.
- 910.- LENA PAZ, Compendio... Pág. 143; VIDELA, Derecho... T II Pág. 90.
- 911.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 177; VIDELA, Derecho... T II Pág. 130.

- 913.- HAMILTON, Manual... Pág. 202; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 130.
- 914.- Arts. : 66 Argentina, 15 Brasil, 49 Chile, 202 a 205 Honduras, 195 a 198 Nicaragua, 183 Panamá, 19 Paraguay y 72 Proy. Latinoam.
- 915.- Véase párrafo 71 "supra".
- 916.- GAY DE M., Principios... Pág. 109; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 133.
- 917.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 130.
- 918.- HAMILTON, Manual... Pág. 50; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 107; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 100-101.
- 919.- HAMILTON, Manual... Pág. 385.
- 920.- Véase "supra" párrafo nº 69.
- 921.- Arts. : 39 Argentina, 9 Colombia, 62 Costa Rica, 3 Cuba, 8 Chile, 71 Rep. Dom., 28 El Salvador, 17 Honduras, 12 Nicaragua, 14 Panamá, 17 Paraguay, 50 Portugal, 19 Uruguay y 30 Proy. Latinoam.
- 922.- Arts. : 13-14 Brasil, 13 Guatemala y 312 México.
- 923.- Art. 16 párrafo 2º España.
- 924.- Sección Derecho Aeron. Comentarios.... Págs. 22 y 23.
- 925.- Arts. : 13 Guatemala, 18 Honduras, 312 México, 10 Nicaragua, 11 Panamá, 48 nº 2 Portugal, 25 Uruguay.
- 926.- Arts. : 36 Argentina, 13 Brasil, 3 Cuba y 24 Perú.
- 927.- HAMILTON, Manual... Págs. 194-195; LOUSTAU, La aeronave Pág. 177; LENA PAZ, Compendio... Pág. 144; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 99.
- 928.- Arts. : 49 Argentina, 8 Chile, 28 El Salvador, 21 a) Reglam. Registro de Matrícula, España; 12 Nicaragua, 14 Panamá, 29 nº 2 Perú, 50 Portugal, 19 y 26 Uruguay.
- 929.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 99-100; HAMILTON, Manual Págs. 194 - 195; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 107.
- 930.- Véase "supra" párrafo nº 79.
- 931.- HAMILTON, Manual... Pág. 386; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 177; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 99.
- 932.- Arts. : 45 nº 5 Argentina, 17 nº 4 Brasil, 9 nº 2 y 11 Colombia, 251 Rep. Dom. 46 El Salvador, 21 a) Reglam. Registro de Matrícula, España; 17 Honduras, 23 Nicaragua, 273 México, 14 Panamá, 36 Perú, 50 Portugal, 60 Venezuela y 31 Proy. Latinoam.
- 933.- Arts. : 4 Chile, 251 b) y 255 Rep. Dominicana.
- 934.- Arts. : 74 Argentina, 17 nº 4 Brasil, 251 Rep. Dom., 46 El Salvador, 29 Honduras, 373 México, 23 Nicaragua, 36 Perú y 60 Venezuela.
- 935.- Véase "supra" párrafo nº 76.
- 936.- Ver "supra" párrafo nº 76.
- 937.- Arts. : 46 Argentina, 17 nº 4 Brasil, 27 Cuba, 244 Rep. Dom., 46 El Salvador, 21 a) Reglam. Rep. Matrícula, España, 151 Honduras, 360 México, 146 Nicaragua, 14 Panamá, 10 Paraguay, 36 Perú y 60 Venezuela.
- 938.- Ver "supra" párrafo 80.
- 939.- Véase Hamilton, Manual, Pág. 195.
- 940.- GAY DE M. Principios Pag 161; RODRIGUEZ J, Teoría Pag 102; VIDELA Derecho T II Pag 239; LANDY, B La Financiación de la Compraventa de Aeronaves", en Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico. EDESA. Bs. As. 1968. Pag 117; LEONIS G, JACOB La Aeronave ante el Derecho Real de Hipoteca. Madrid 1970. Pag 51 -52.
- 941.- LANDY La Financiación... en Cuestiones... Pag 121.
- 942.- TAPIA SALINAS Manual Pag 59; GAY DE M. Principios Pag 161; VIDELA Derecho T II Pags 227 - 228.
- 943.- HAMILTON Manual, Pag 417; VIDELA Derecho T II. Pág. 228; DELASCIO, Manual... Pág. 88.
- 944.- Arts. 109 Costa Rica.
- 945.- Art. 113 Costa Rica.
- 946.- HAMILTON, Manual... Pág. 420-421; DELASCIO, Manual...

- Pág. 88.
- 947.- Arts. : 274 y 276 Rep. Dom.; 208 a 214 Honduras, 201 y 207 Nicaragua,
- 948.- Véase art. 52 C. Argentino y VIDELA, Derecho... T II. Pág. 225.
- 949.- Arts. : 242 El Salvador, 363 México.
- 950.- Art. 111 Costa Rica, 277 Rep. Dom; 243 El Salvador, 215 Honduras, 363 México, 208 Nicaragua.
- 951.- LOUSTAU, La aeronave... Págs. 151 a 153; VIDELA, Derecho T II. Pág. 220; LEONIS, La aeronave... Pág. 53 a 57.
- 952.- GAY DE M. Principios... Pág. 161; VIDELA, Derecho... T II Pág. 233-234; RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 102.
- 953.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 233.
- 954.- GAY DE M., Principios... Pág. 161.
- 955.- GAY DE M., Principios... Pág. 161.
- 956.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 155-156 y VIDELA, Derecho... T II. Págs. 231 y 238.
- 957.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 239.
- 958.- LEONIS, La aeronave... Pág. 140.
- 959.- Véase arts. : 52 y ss. Argentina, 25 Brasil, 274 Rep. Dom., 10 Ecuador, 130 España, 241 El Salvador, 208 Honduras, 362 México, 201 Nicaragua, 23-25 Panamá, 30 Paraguay, 205 Portugal, 105 Uruguay y 62 Venezuela.
- 960.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 228.
- 961.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 236.
- 962.- Art. 151 España.
- 963.- Art. 52 Argentina, 130 Ley Naveg. Aérea y 1 Ley Hipoteca Mobiliaria España.
- 964.- Véase VIDELA, Derecho... T II. Págs. 260-261.
- 965.- Arts. : 251 El Salvador y 18 Brasil.
- 966.- SAMPAIO DE L., Curso... VOL. II. Pág. 210-211.
- 967.- Arts. : 20 Brasil, 4 Ley Hip. Mobiliaria Española; 249 El Salvador, y 107 Uruguay.
- 968.- Arts. : 211 Honduras, 204 Nicaragua y 101 Perú.
- 969.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 277.
- 970.- Arts. : 41-53 Argentina, 16 Cuba, 38 Ley Hip. Mobiliaria y 3 Region. Reg. Matrícula española; 18 Brasil y 12 nº 4 Guatemala.
- 971.- Véase "supra" párrafo nº 84.
- 972.- Arts. : 53 Argentina y 38 Ley Hip. Mobiliaria de 16 dic. 1954. España.
- 973.- Art. 38 Ley Hip. Mobiliaria. España.
- 974.- Art. 18 Brasil.
- 975.- Arts. : 32 Argentina, 18 Brasil, 10 Ecuador, 14 Guatemala y 45 Proy. Latinoam.
- 976.- Arts. : 41 y 52 Argentina, 18 y 19 Brasil, 14 Guatemala.
- 977.- Véase transcripción de la nota al art. 52 en VIDELA, Derecho... T II. Pág. 252.
- 978.- Art. 52 Argentina.
- 979.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 253.
- 980.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 250; LANDY, La Financiación.... en Cuestiones.... Pág. 121 a 123; LEONIS, La aeronave, Pág. 130-131.
- 981.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 255-256.
- 982.- Art. 14 Guatemala.
- 983.- Arts. : 274 y 276 Rep. Dom., 242 El Salvador, 214 Honduras, 363 México, y 207 Nicaragua.
- 984.- Art. 14 Guatemala.
- 985.- Art. 25 Panamá.
- 986.- Arts. : 362 México, 241 El Salvador y 208 Honduras.
- 987.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 279; LEONIS, La aeronave. Pág. 130.
- 988.- LANDY, La financiación... en Cuestiones actuales... Pág. 123.

- 989.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 280.
- 990.- Art. 35 Panamá.
- 991.- Derecho... T II. Págs. 281-282.
- 992.- Derecho... T II. Págs. -282.
- 993.- Arts. : 244 El Salvador y 216 Honduras.
- 994.- Art. 364 México.
- 995.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 282- 283 y 281.
- 996.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 240.
- 997.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 241 y 193; SAMPAIO DE L= Curso... VOL. II. Pág. 211.
- 998.- Arts. : 42-43 y 52 Argentina; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 241 y 193.
- 999.- Art. 489 C. Civil español.
- 1000.- LEONIS, La aeronave... Pág. 146.
- 1001.- La aeronave.... Pág. 147.
- 1002.- Art. 399 C. Civil español.
- 1003.- Véase CHICO y BONILLA "Apuntes de Derecho Inmobiliario Registral". Madrid 1958. T II. Pág. 650.
- 1004.- Véase "supra" párrafo nº 71.
- 1005.- Sección de Derecho Aeronautico, Comentarios...Pág. 196; LEONIS, Págs. 150 y 143.
- 1006.- LEONIS, La aeronave... Pág. 151.
- 1007.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 245.
- 1008.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 241; LEONIS, La aeronave, Pág. 150; LOUSTAU, La aeronave... Pág. 158.
- 1009.- Art. 127 España.
- 1010.- Sección de Derecho Aeronáutico, Comentario...Pág. 182; LEONIS, La aeronave... Págs. 144-145.
- 1011.- LEONIS, La aeronave... Pág. 145.
- 1012.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 265; Art. 52 Argentina.
- 1013.- Arts. : 248 Rep. Dom., 43 El Salvador, 19 Nicaragua, 10 Paraguay.
- 1014.- Arts. : 45 Argentina, 29 España y 177 R. glam. Reg. Mercantil español; 33 Perú y 24 Uruguay.
- 1015.- GAY DE M., Principios... Pág. 162.
- 1016.- Arts. : 275 Rep. Dom., 2146 El Salvador, 3 Ley Hip. Mobiliaria en España, 14 Guatemala, 197 Honduras, 30 Paraguay y 105 Uruguay.
- 1017.- Arts. : 55 Argentina y 34 Perú.
- 1018.- SAMPAIO DE L., Curso... VOL. II. Pág. 211.
- 1019.- Arts. : 53 Argentina, 25 Brasil, 278 Rep. Dom. 244 El Salvador, 40 Ley Hip. Mobiliaria en España; 364 México.
- 1020.- GAY DE M., Principios... Pág. 162; LEONIS, La aeronave Pág. 150 y ss; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 262 y ss.
- 1021.- Arts. : 53 Argentina, 19 Brasil, 275 Rep. Dom., 246 El Salvador, 130 España, 14 Guatemala, 215 Honduras, 372 México, 30 Paraguay, 98 y 101 Perú, 105 Paraguay y 62 Venezuela.
- 1022.- Arts. : 14 El Salvador, 215 Guatemala, 372 y 371 México, 29 y 28 Panamá y 62 Venezuela.
- 1023.- Art. 246 El Salvador.
- 1024.- SAMPAIO DE L., Curso... Vol. II. Pág. 211.
- 1025.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 266 y 267.
- 1026.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 263 y 264.
- 1027.- Art. 130 España, en la redacción de la ley 113 de 1959.
- 1028.- CHICO y BONILLA, Apuntes... Pág. 656.
- 1029.- Arts. : 59 nº 2 Ley Hip. Mobiliaria. España.
- 1030.- Arts.: 17 y 61 a 64 Ley Hip. Mobiliaria España.
- 1031.- Véase "supra" título nº 46.
- 1032.- GAY DE M., Principios... Pág. 163 y 164; LENA PAZ, Compendio... Págs. 156 y 157.
- 1033.- Art. 39 Ley Hip. Mobiliaria. España.
- 1034.- Véase "supra" párrafo nº 95.
- 1035.- Art. 22 Panamá.
- 1036.- Arts. : 54 nº 1 Argentina, 246 El Salvador, 5 ley Hip.

- 31 Paraguay, 100 Uruguay y 47 Proy. Latinoam.
- 1037.- LEONIS, La aeronave... Pág. 163; Art. 9 ley Hip. Mobiliaria, España.
- 1038.- Véase "supra" párrafo nº 46.
- 1039.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 269.
- 1040.- LEONIS, La aeronave... Págs. 161-162; véase art. 17 ley Hip. Mobiliaria, España.
- 1041.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 270.
- 1042.- Art. 18 Ley Hip. Mobiliaria, España; LEONIS, La aeronave... Pág. 162.
- 1043.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 270.
- 1044.- Véase "supra" párrafo nº 93.
- 1045.- Art. 49 ley Hip. Mobiliaria, España.
- 1046.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 270.
- 1047.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 275.
- 1048.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 270 a 272.
- 1049.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 269 a 271 y 272.
- 1050.- HAMILTON, Manual... Pág. 419; RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 105; LENA PAZ, Compendio... Pág. 157.
- 1051.- HAMILTON, Manual... Pág. 419; GAY DE M. Principios... Pág. 161.
- 1052.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 159.
- 1053.- Arts. : 57 Argentina, 21 Brasil, 247 El Salvador, 41 Ley Hip. Mobiliaria y 133 Ley Naveg. Aérea española; 209 Honduras, 365 México, 202 Nicaragua, 26 Panamá, 32 Paraguay, 109 Uruguay y 50 Proy. Latinoam.
- 1054.- Arts. : 246 El Salvador y 30 Paraguay.
- 1055.- Ver "supra" párrafo nº 48.
- 1056.- LENA PAZ, Compendio... Pág. 156; ...
- 1057.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 275.
- 1058.- GAY DE M., Principios... Pág. 172; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 275.
- 1059.- GAY DE M., Principios... Pág. 172 y VIDELA, Derecho... T II. Págs. 275-276.
- 1060.- Véase "supra" párrafo nº 98.
- 1061.- Arts. : 252 y 248 el Salvador, 213 Honduras, 206 y 203 Nicaragua.
- 1062.- Arts. : 56 Argentina, 33 Paraguay y 49 Proy. Latinoam.
- 1063.- Art. 11 ley Hip. Mobiliaria, España.
- 1064.- Véase nota 1053.
- 1065.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 159; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 277.
- 1066.- GAY DE M., Principios... Pág. 136.
- 1067.- Véase art. IV en MATESSON-MATTE, Traité... Pág. 909.
- 1068.- GAY DE M., Principios... Pág. 137; DELASCIO, Manual... Pág. 39.
- 1069.- GAY DE M., Principios... Pág. 137; DELASCIO, Manual... pág. 39.
- 1070.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 286-287 y 289.
- 1071.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 289; GAY DE M., Principios Págs. 159-160.
- 1072.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 289.
- 1073.- Sección Derecho Aeron., Comentarios... Pág. 200; LEONIS, La aeronave... Pág. 165.
- 1074.- Art. 33 Argentina.
- 1075.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 297.
- 1076.- Arts. : 58 y 59 Argentina.
- 1077.- Art. 22 Brasil.
- 1078.- SALPAIO DE L., Curso... Vol. II. Pág. 213.
- 1079.- Arts. : 60 Argentina, 21 Brasil, 113 Costa Rica, 247 El Salvador, 41 Ley Hip. Mobiliaria y 133 Ley Naveg. Aérea, España; 209 Honduras, 202 Nicaragua, 365 México, 26 Panamá, 32 Paraguay, 109 Uruguay, 73 Venezuela y 39 Proy. Latinoam.

- 1080.- Todas las normas antes indicadas derivan de los artículos citados en nota 1079.
- 1081.- Arts. : 60 Argentina, 133 España, 63 Venezuela, 37 y 41 del Proy. Latinoam.
- 1082.- Arts. : 59 Argentina, 133 España, y 63 Venezuela.
- 1083.- Arts. : 60 nº 3 y 62 Argentina, 41 y 43 Proy. Latinoam.
- 1084.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 299- 300.
- 1085.- Art. 64 Argentina y 43 Proy. Latinoam.
- 1085.- Art. 63 Argentina y 42 Proy. Latinoam.
- 1087.- HAMILTON, Manual... Pág. 819; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 287.
- 1088.- Arts. : 246 El Salvador y 30 Paraguay.
- 1089.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 294.
- 1090.- Arts. : 133 España y 63 Venezuela.
- 1091.- Arts. : 109 Uruguay y 22 Brasil.
- 1092.- Arts. : 61 Argentina y 40 Proy. Latinoam.
- 1093.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 296 y 292.
- 1094.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 301.
- 1095.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 163 .
- 1096.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 312.
- 1097.- Arts. : 71 Argentina, 35 Paraguay, 103 y 19 Perú y 173 Uruguay.
- 1098.- Arts. : 73 Argentina, 26 Brasil, 37 Paraguay, 54 y 55 Proy. Latinoam.
- 1099.- Arts. : 132 España.
- 1100.- Arts. : 3 Portugal, 174 Uruguay, 114 y 59 Guatemala.
- 1101.- Arts. : 279 Rep. Dom., 245 El Salvador, 217 Honduras, 210 Nicaragua, 27 Panamá y 64 Venezuela.
- 1102.- LOSUTAU, La aeronave... Pág. 163; VIDELA, Derecho... T II Pág. 302.
- 1103.- Arts. : 132 España; Sección Derecho Aeron. Comentarios. Pág. 191.
- 1104.- Arts. : 71 - 72- 53- 57- 35- 36 Paraguay, 103 Perú, 52 y 55 Proy. Latinoam.
- 1105.- LINA PAZ, Compendio... Pág. 128.
- 1106.- Arts. : 73 Argentina, 37 Paraguay y 54 Proy. Latinoam.
- 1107.- Art. 55 Proy. Latinoam.
- 1108.- Art. 26 Brasil.
- 1109.- Arts. 27-28 y 61 nº Brasil.
- 1110.- Art. 28 Brasil.
- 1111.- Art. 160 Brasil y 172 Uruguay.
- 1112.- Arts. : 114 y 59 Guatemala.
- 1113.- Véase cita nº 1101.
- 1114.- Véase nota 1104 y el párrafo anterior.
- 1115.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 346.
- 1116.- GAY DE M. Principios.... Pág. 333.
- 1117.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 347.
- 1118.- Arts. : 61 y 75 Costa Rica, 74 y 75 Rep. Dom., 49- 50 El Salvador, 55 y 53 España, 33 y 34 Honduras, 319 México, 42 y 29 Nicaragua, 31 y 32 Panamá, 40 Perú, 33 y 34 Uruguay, 44 Venezuela y 59 y 60 Proy. Latinoam.
- 1119.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 349.
- 1120.- Véase art. 32 del Convenio de Chicago.
- 1121.- TAPIA LLERAS, Manual... Pág. 93; GAY DE M., Principios Pág. 333; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 350; DELASCIU, Manual... Pág. 109.
- 1122.- VIDELA, Derecho... T II, Pág. 345.
- 1123.- Véase texto en francés en RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 4
- 1124.- Arts. : 17 Bolivia, 74 Colombia, 76 Costa Rica, 18 l) y 206-207 Rep. Dom., 14 Ecuador, 11-12-159-161 y 163 El Salvador; y nº 10 Guatemala, 59 VII y 133 Honduras, 357 y 369 México, 120 Nicaragua, 151 y 156 Panamá, 65 y 66 Venezuela.
- 1125.- Art. 54 p) Ley 10.382 de 1950 Chile.
- 1126.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 371.

- 1127.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 93; HAMILTON, Manual... Pág. 217; DELASCIO, Manual... Pág. 111; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 265; Secc. Derecho Aeron. Comentarios... Pág. 89.
- 1128.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 365.
- 1129.- Arts. : 76 Rep. Dom., 52 El Salvador, 56 España, 35 Honduras, 30 Nicaragua y 31 Panamá.
- 1130.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 293; HAMILTON, Manual... Pág. 217; DELASCIO, Manual... Pág. 110; Secc. de Derecho Aeron. Comentarios... Pág. 89; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 367.
- 1131.- Secc. Derecho Aeron., Comentarios... Pág. 90.
- 1132.- Véase Anexo OACI, nº 1 "Licencias al Personal".
- 1133.- Arts. : 76 Rep. Dom., 52 El Salvador, 56 España, 35 Honduras, 30 Nicaragua y 31 Panamá.
- 1134.- HAMILTON, Manual... Pág. 217.
- 1135.- Véase anexo nº i OACI "Licencias al Personal"; HAMILTON Manual... Pág. 218; Secc. Derecho Aeron., Comentario... Pág. 90.
- 1136.- Véase arts. 77 Rep. Dom., 52 El Salvador, 35 Honduras, 30 Nicaragua y 31 Panamá.
- 1137.- Art. 78 Argentina y 66 Paraguay.
- 1138.- LENA PAZ, Compendio... Pág. 177.
- 1139.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 368.
- 1140.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 370.
- 1141.- KAMMINGA, cit. por VIDELA, Derecho... T II. Págs. 370-371.
- 1142.- Arts. : 159 al 202 Portugal.
- 1143.- Véase títulos VII y VIII del presente capítulo.
- 1144.- BRAVO N., MARTIN, "El comandante de aeronave", Cons. Sup. de Investig. Científicas. Madrid 1966. Pág. 28 y 29; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 351.
- 1145.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 351.
- 1146.- AMBROSINI, cit. por DELASCIO, Manual... Pág. 115.
- 1147.- BRAVO, El cdte... Pág. 29.
- 1148.- Véase apartado "información general" en el "Preámbulo" del anexo nº 1 OACI "Licencias al Personal".
- 1149.- Art. 33 Brasil; SALPAID DE L., Curso... Vol. II Pág. 68
- 1150.- Art. 2 Dcto. de 13 Mayo 1955 sobre Títulos Aeronáuticos Civiles (VOL= OF. E. 143 de 23 mayo) y art. 1 Orden de 24 mayo 1955. VOL. OF. del Aire, nº 62 de 2 de junio 1955.
- 1151.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 95; VIDELA, Derecho... T II Págs. 349 y 353.
- 1152.- HAMILTON, Manual... Pág. 222; DELASCIO, Manual... Pág. 115
- 1153.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 349.
- 1154.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 351.
- 1155.- Arts. : 76 Argentina, 33 Brasil, 71 Costa Rica, 58 y 59 Cuba, 12 Ley y 39 Ley 19752 Chile, 18 1) Rep. Dom., 10 nº 23 Ley 29 oct. 1963 Ecuador, 50 El Salvador, 56 España, 7 nº 4 Guatemala, 5 Honduras, 319 México, 29 Nicaragua, 55 Paraguay, 40 Perú, 159 Portugal, 35 Uruguay 25 Venezuela y 60 Proy. Latinoam.
- 1156.- Arts. : 37 y 38 de la Ley Penal y Procesal de la Naveg. Aérea de 24 dic. 1954 (VOL. OF. E. 311 de 23 dic. 1954).
- 1157.- HAMILTON, Manual, Pág. 222; DELASCIO, Manual.... Pág. 115.
- 1158.- Ver cita 1123.
- 1159.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 95.
- 1160.- Arts. : 76 Argentina, 31 Brasil, 50 Costa Rica, 58 Cuba 17 Chile, 74 Rep. Dom. 14 Ecuador, 50 El Salvador, 58 España, 37 Guatemala, 34 Honduras, 319 México, 29 Nicaragua, 32 Panamá, 54 Paraguay, 40 Perú, 159 Portugal, 34 Uruguay, 25 Venezuela y 60 Proy. Latinoam.
- 1161.- Art. 74 Colombia.
- 1162.- Véase "Supra" párrafo 109.
- 1163.- HAMILTON, Manual... Pág. 222; DELASCIO, Manual... Pág. 115;

- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 332; SAMPAYO DE L., Curso Vol. II. Pág. 63.
- 1164.- SAMPAYO DE L., Curso... Vol. II. Pág. 68.
- 1165.- HAMILTON, Manual... Pág. 222.
- 1166.- Véase art. 2 nº 22 de la Orden para el Cumplimiento del Decreto sobre títulos aeronáuticos cuya fecha es 24 de mayo de 1955(VOL. OF. Aire, nº 26 de 2 de junio).
- 1167.- Art. 32 a) Convenio de Chicago; Véase 1.2.1. en Anexo 1 OACI "Licencias al Personal".
- 1168.- Art. 32 b) del Convenio de Chicago.
- 1169.- Art. 33 Convenio de Chicago.
- 1170.- Arts. : 77 Argentina, 34 Brasil, 3 Ley 16 752 Chile, 18 m) Rep. Dom., 51 El Salvador, 65 España, 51 Guatemala, 36 y 37 Honduras, 319 México, 31 Nicaragua, 35 Panamá, 65 Paraguay, 35 y 36 Uruguay, 25 Venezuela y 58 Proy. Latinoam.
- 1171.- Véase arts. : 82 Colombia, 77 Costa Rica, 62 Cuba, 38 o) Chile, (ley 16752); 18 - 86 - 87 y 232 Rep. Dom., 25 Ecuador, 319 México y 31 f) Nicaragua.
- 1172.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 353.
- 1173.- Arts. : 71 Costa Rica, 84 Rep. Dom., 7 nº 6- 39 y 51 Guatemala, 161 y 181 a 202 Portugal.
- 1174.- BRAVO, El edte.... Pág. 79.
- 1175.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 140; VIDELA, Derecho... T II Pág. 377.
- 1176.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 378; LENA PAZ, Compendio Pág. 178.
- 1177.- GAY DE M., Principios... Págs. 315 y 313.
- 1178.- "EL ESTATUTO DEL COMANDANTE DE AERONAVE", Ponencia en "Segundas Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio". Sec. Derecho Aeron. del Inst. Fco. de Vitoria. Madrid. 1964. Pág. 102.
- 1179.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 379.
- 1180.- BRAVO, El edte... Pág. 15.
- 1181.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 379.
- 1182.- Véase 1.1. en el capítulo I del anexo OACI nº 1 "Licencias al Personal".
- 1183.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 379.
- 1184.- Véase REGO-BRAVO "El Estatuto Internacional del Comandante de aeronaves", Rev. SOVEDAE. Caracas. 1971. Págs. 89 - 90 y 113.
- 1185.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 422.
- 1186.- Véase arts. : 5 a 15 del Convenio en REGO - BRAVO, El Estatuto.... Rev. SOVEDAE. 1971. Págs. 116 y ss y también en "Convenios Multilaterales sobre Tráfico Aéreo". Ed. por IBERIA. Madrid. 1971. Págs. 307 y ss.
- 1187.- REGO - BRAVO, El Estatuto... en Rev. SOVEDAE. 1971. Pág. 92 y art. 29 en Pág. 97.
- 1188.- Véase Rev. SOVEDAE, Pág. 98, art. 5.
- 1189.- SAMPAYO DE L., Curso... Vol. II. Pág. 75.
- 1190.- BRAVO H., El edte.... Págs. 23 y 99.
- 1191.- Art. 35 Brasil.
- 1192.- Arts. 59 y 60 España.
- 1193.- Art. 79 Argentina.
- 1194.- Arts. : 43 Perú y 51 Proy. Latinoam.
- 1195.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 141; VIDELA, Derecho... T II Pág. 380.
- 1196.- GULDBLANN, JERNER, "La Condición Jurídica del Comandante de Aeronave". Revista del Inst. de Derecho Aeron. Univ. Córdoba (Argentina) nº 1. 1954. Pág. 13; VIDELA, Derecho T II. Pág. 380.
- 1197.- Arts. : 79 Argentina, 35 Brasil, y 67 Paraguay.
- 1198.- REGO FERNANDEZ, El Estatuto.... en II Jornadas, Pág. 106.
- 1199.- REGO FERNANDEZ, El Estatuto.... en II Jornadas. Pág. 106.
- 1200.- BRAVO H., El Edte... pág. 79.
- 1201.- BRAVO H., El edte... Pág. 19.
- 1202.- BRAVO H., El edte... Pág. 19.
- 1203.- SAMPAYO, ed. por GAY DE M., Principios... Pág. 316.

- 1204.- BRAVO N., El cdte... Pág. 21; REGO FERNANDEZ, El Estatuto Internacional... en Rev. SOVEDAE, Caracas 1970. Pág. 87.
- 1205.- GAY DE M., Principios... Págs. 315 a 317; BRAVO N., El cdte. ... Pág. 21.
- 1206.- Véase "supra" párrafos 109 a 111.
- 1207.- Véase Cap. 2 del anexo 1 OACI "Licencias al Personal".
- 1208.- BRAVO N., El cdte... Pág. 30; DELASCIO, Manual... Pág. 110.
- 1209.- Art. 59 España.
- 1210.- Véase "infra" título VIII.
- 1211.- REGO FERNANDEZ, El Estatuto.... en II Jornadas... Pág. 107.
- 1212.- BRAVO N., El cdte.... Pág. 384.
- 1213.- BRAVO N., El cdte.... Pág. 384.
- 1214.- REGO FERNANDEZ, El Estatuto... en II Jornadas... Pág. 107.
- 1215.- Véase "infra" título VIII del presente capítulo.
- 1216.- TAPIA SALINAS, Manual... Págs. 99 y 100; GULDIMANN, en Condición Jurídica... Pág. 16; REGO, El Estatuto... Pág. 107-108; VIDELA, Derecho... T II. Págs. 396 y 397.
- 1217.- REGO FERNANDEZ, El Estatuto... Pág. 108 y 111 y ss.
- 1218.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 397.
- 1219.- BRAVO N., El cdte... Págs. 47 a 134.
- 1220.- REGO, El Estatuto... Pág. 108.
- 1221.- REGO, El Estatuto... Pág. 108.
- 1222.- Véase texto en Rev. SOVEDAE 1971. Caracas. Págs 96 y ss.
- 1223.- VIDELA, Derecho ... T II. Pág. 399.
- 1224.- Véase TAPIA, Manual... Pág. 99; GAY DE M., Principios... Págs. 320 a 324; LENA PAZ, Compendio... Pág. 178; REGO El Estatuto, ... Págs. 108 a 111; VIDELA, Derecho... T II Págs. 397 a 405; HAMILTON, Manual... Pág. 455 a 461; BRAVO N., El cdte... Págs. 97 a 106.
- 1225.- Arts. : 21 Rep. Dom., 54 El Salvador, 38 Honduras, 33 Nicaragua, y 15 Perú.
- 1226.- Arts. : 54 El Salvador, 33 Nicaragua y 89 Portugal.
- 1227.- Arto. : 323 México y 71-70 Panamá.
- 1228.- Anteproyecto Estatuto.... Rev. SOVEDAE. 1971. Pág. 100.
- 1229.- Arts. : 84 Argentina, 230 El Salvador, 196 Honduras, 189 Nicaragua, 73 Paraguay y 64 Proy. Latinoam.
- 1230.- Art. 59 Panamá.
- 1231.- Anteproyecto de Estatuto... Rev. SOVEDAE=1971. Pág. 106.
- 1232.- Arts. : 84 Argentina, 230 El Salvador, 196 Honduras, 189 Nicaragua, 73 Paraguay y 64 Proy. Latinoam.
- 1233.- Anteproyecto de Estatuto... Rev. SOVEDAE=1971. Pág. 100.
- 1234.- Arts. : 84 Argentina, 37 Brasil, 230 El Salvador, 196 Honduras, 189 Nicaragua, 73 Paraguay y 64 Proy. Latinoam.
- 1235.- Anteproyecto Estatuto.... Rev. SOVEDAE. 1971. Pág. 100.
- 1236.- Arto. : 230 El Salvador, 196 Honduras, 189 Nicaragua, 65 Panamá y 64 Proy. Latinoam.
- 1237.- Anteproyecto de Estatuto... Rev. SOVEDAE. 1971. Pág. 106.
- 1238.- Anteproyecto de Estatuto... Rev. SOVEDAE. 1971. Pág. 106.
- 1239.- Arts. : 156 Brasil, 230 El Salvador, 196 Honduras, 223 México, 189 Nicaragua, 155 Panamá y 64 Proy. Latinoam.
- 1240.- Arto. : 156 I Brasil, 33 Chile y 69 Panamá.
- 1241.- Arts. : 84 Argentina, 40 nº 2 Brasil, 33 Chile, 229 y 230 El Salvador, 196 Honduras, 321 México, 187 Nicaragua, 65 Uruguay y 64 Proy. Latinoam.
- 1242.- Anteproyecto de Estatuto... Re. SOVEDAE. 1971. Pág. 107.
- 1243.- Arto. : 156 I Brasil y 69 Panamá.
- 1244.- Art. 69 Panamá.
- 1245.- Arto. : 156 I Brasil y 323 México.
- 1246.- Anteproyecto de Estatuto... Rev. SOVEDAE. 1971. Pág. 102.
- 1247.- Anteproyecto de Estatuto... Rev. SOVEDAE. 1971. Pág. 102.
- 1248.- Arts. : 229 El Salvador, 194 Honduras, 187 Nicaragua y 152 Panamá.
- 1249.- Arts. : 85 Argentina, 40 nº 3 Brasil, 45 Chile, 229 El Salvador, 187 Nicaragua, 152 Panamá, 75 Paraguay y 65 Portugal.

- 1251.- Arts. : 176 Argentina, 134 y 140 Brasil, 29 Colombia, 48 Chile, 225-228 Rep. Dom., 174 Paraguay y 165 Uruguay.
- 1252.- Arts. : 176 Argentina, 29 Colombia, 20 Chile, 227 Rep. Dom. y 194 Ecuador.
- 1253.- Arts. : 32 Argentina, 74 Paraguay y 64 Proy. Latinoam.
- 1254.- Anteproyecto de Estatuto...Rev. SOVEDAE.1971.Pág. 108-109.
- 1255.- Anteproyecto de Estatuto...REV. SOVEDAE. 1971.Pág. 104-105.
- 1256.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 100; GAY DE M., Principios Pág. 320; REGO, El Estatuto... Pág. 109; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 405 a 409; HAMILTON, Manual...Pág. 437 BRAVO N., El cdte...Págs. 109 a 112.
- 1257.- GULDIMANN, La condición jurídica...Pág. 16; HAMILTON, Manual... Pág. 457; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 406-407.
- 1258.- Arts. : 81 Argentina, 35 Brasil, 31 Colombia, 63 Cuba, 36 Chile, 229 El Salvador, 60 España, 194 Honduras, 321 México, 187 Nicaragua, 69 y 132 Panamá, 69 Paraguay, 2 Portugal y 65 Proy. Latinoam.
- 1259.- Arts. : 69 Paraguay, y 66 Proy. Latinoam.
- 1260.- Arts. : 229 El Salvador, 194 Honduras, 187 Nicaragua, 132 Panamá.
- 1261.- VIDELA, Derecho... T II= Pág. 408.
- 1262.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 408.
- 1263.- Arts. : 81 Argentina, 40 Brasil, 31 Colombia, 63 Cuba, 46 Chile, 229 El Salvador, 60 España, 194 Honduras, 321 México, 187 Nicaragua, 69 y 132 Panamá, 69 Paraguay, 2 Portugal y 65 Proy. Latinoam.
- 1264.- Arts. : 40 Brasil, 69 Paraguay y 66 Proy. Latinoam.
- 1265.- Art. 31 Colombia.
- 1266.- Art. 75 Proy. Latinoam.
- 1267.- Arts. : 230 El Salvador, 196 Honduras, 189 Nicaragua, 132 Panamá, 69 Paraguay y 64 Proy. Latinoam.
- 1268.- Art. 36 Brasil.
- 1269.- Arts. : 229 El Salvador, 194 Honduras, 187 Nicaragua, 69 Paraguay y 70 Proy. Latinoam.
- 1270.- Art. 70 Proy. Latinoam.
- 1271.- Anteproyecto de Estatuto...Rev. SOVEDAE.1971.Pág. 105.
- 1272.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 100; GAY DE M. Principios...Pág. 320; REGO, El Estatuto...Pág. 109-110; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 413-417; SAMPAIO DE L., Curso... Vol. II. Pág. 78; BRAVO, El cdte....Págs. 119 a 125; HAMILTON, Manual...Pág. 458.
- 1273.- SAMPAIO DE L., Curso... Vol. II. Pág. 78; BRAVO, El cdte.... Pág. 119.
- 1274.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 414.
- 1275.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 415.
- 1276.- Arts. : 85 Argentina, 42 Brasil, 230 El Salvador, art. 71 Reglam. de Estado Civil de 14 nov. 1958, España; 194 Honduras, 222 México, 187 Nicaragua, 76 Paraguay, 28 Venezuela y 69 Proy. Latinoam.
- 1277.- Art. 85 Argentina y 69 Proy. Latinoam.
- 1278.- Art. 42 Brasil.
- 1279.- Cit. por VIDELA, Derecho... T II. Pág. 415.
- 1280.- Véase BRAVO N., El cdte. 121.
- 1281.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 417.
- 1282.- Arts. : 85 Argentina, 230 El Salvador, 194 Honduras, 222 México, 187 Nicaragua, 28 Venezuela y 69 Proy. Latinoam.
- 1283.- Véase arts. 71 Reglam. Estado Civil de 14 nov. 1958, España y art. 76 Paraguay.
- 1284.- TAPIA SALINAS, Manual... Pág. 98; GAY DE M. Principios Pág. 315-316 y 320; LENA PAZ, Compendio... Pág. 180;

- Págs. 313 a 395 BRAVO, El cdte. págs. 75 y 69 a 77; SAMPAIO, Curso... Vol. II. Pág. 82 a 83.
- 1285.- BRAVO N., El cdte.... Págs. 69-70.
- 1286.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 393; GAY DE M., Principios Pág. 318.
- 1287.- GAY DE M., Principios... Pág. 318.
- 1288.- Arts. : 79 Argentina, 227 El Salvador, 59 España, 192 Honduras, 321 México, 185 Nicaragua, 132 Panamá, 68 Paraguay y 27 Venezuela.
- 1289.- BRAVO, El cdte... Págs. 70-71.
- 1290.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 395.
- 1291.- BRAVO N., El cdte... Págs. 74-75.
- 1292.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 394; GAY DE M., Principios.... Pág. 317.
- 1293.- GAY DE M., Principios... Pág. 316.
- 1294.- Art. 80 Argentina.
- 1295.- Art. 144 Uruguay.
- 1296.- Art. 43 Perú.
- 1297.- Arts. 83 Argentina, 39 Brasil, 72 Paraguay, 142 Uruguay y 67 Proy. Latinoam.
- 1298.- Arts. : 83 Argentina, 72 Paraguay y 67 Proy. Latinoam.
- 1299.- Arts. : 142 Uruguay y 67 Proy. Latinoam.
- 1300.- Arts. : 72 Paraguay y 142 Uruguay.
- 1301.- Art. 39 Brasil.
- 1302.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 402.
- 1303.- Art. 67 Proy. Latinoam.
- 1304.- GAY DE M., Principios... Pág. 328 y 329; SAMPAIO DE L., Curso... Vol. II. Pág. 81.
- 1305.- Art. 39 c) Brasil.
- 1306.- VIDELA, Derecho... T II. Págs. 412-413.
- 1307.- BRAVO, El cdte... Pág. 68.
- 1308.- Arts. : 143 Uruguay, y 80 Argentina.
- 1309.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 397-398.
- 1310.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 398.
- 1311.- Arts. : 35 Brasil y 141 Uruguay.
- 1312.- Art. 65 Proy. Latinoam.
- 1313.- Art. 35 Brasil.
- 1314.- Véase "culpa y responsabilidad del comandante de aeronave en la naveg. aérea privada" en II Jornadas Iberoamericanas. Ed. Sección Derecho Aeron. Madrid 1954. Págs. 143 y ss; El cdte. Pág. 155 y ss.
- 1315.- Art. 35 Brasil.
- 1316.- Arts. : 220 El Salvador, 60 España, 193 Honduras, 321 México, 185 Nicaragua, 132 y 69 Panamá, 44 Perú, 38 Uruguay y 6 Venezuela.
- 1317.- Secc. Derecho Aeronáutico del Inst. Fco. de Vitoria. "Comentario....Pág. 94.
- 1318.- Véase BRAVO N., El cdte... Págs. 139 y ss y "culpa y responsabilidad....en II Jornadas. Págs. 146 y ss.
- 1319.- Culpa y responsabilidad....en II Jornadas. Pág. 153 y ss, El cdte...Pág. 151 y ss.
- 1320.- BRAVO N., El culpa y responsabilidad....en II Jornadas Pág. 160 y ss; El cdte.... Pág. 163 y ss.
- 1321.- Véase arts. 113-115-120-121-122 España.
- 1322.- Art. 142 Argentina.
- 1323.- Art. 121 España.
- 1324.- Art. 97 Brasil.
- 1325.- Art. 52 Chile.
- 1326.- HAMILTON, ManualPág. 475.
- 1327.- BRAVO N., Culpa y responsabilidad.. en II Jornadas Pág 169.
- 1328.- BRAVO N., Culpa y Responsabilidad... en II Jornadas. Pág 172.
- 1329.- GAY DE M., Principios... Pág. 318.

- 1330.- Art. 100 I Brasil.
- 1331.- Véase "supra" párrafo 125.
- 1332.- Arts. 17 Argentina, 33 España. y 77 Paraguay.
- 1333.- Art. 65 España.
- 1334.- Secc. Derecho Aeronáutico. Comentarios.. Pág. 96.
- 1335.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 371; BRAVO N., El Cdte. Págs. 89-90.
- 1336.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 373; BRAVO N., El cdte. Págs. 90-91.
- 1337.- Arts. : 106 Argentina, 30 Brasil y 37 Uruguay.
- 1338.- Art. 59 España.
- 1339.- Arts. : 73 Colombia, 80 Rep. Dom., 65 España, 77 Guatemala, 37 Honduras, 320 México, 32 Nicaragua, 41 Perú, 26 Venezuela .
- 1340.- Arts. : 57 c) Costa Rica, 83 Rep. Dom., 6 y 278 Honduras y 38 Panamá.
- 1341.- Arts. : 39 y 129 Panamá, 84 Rep. Dom.
- 1342.- Art. 278 Honduras.
- 1343.- Art. 78 Argentina.
- 1344.- Art. 66 Paraguay.
- 1345.- Véase SAY DE M., Principios... Págs. 329-330; BRAVO N., El cdte.... Pág. 80.
- 1346.- Art. 79 Argentina, 59 España, 68 Paraguay y 27 Venezuela.
- 1347.- Arts. 227 El Salvador, 192 Honduras, 321 México, 185 Nicaragua y 132 Panamá.
- 1348.- HAMILTON, Manual... Pág. 270; DELASCIO, Manual... Pág. 103; LENA PAZ, Compendio... Pág. 131; S cc. Derecho Aeron. Comentarios... Pág. 95; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 362.
- 1349.- Arts. : 88-89 Argentina, 57 Colombia, 183 Octo. 756 de 1932 (Reglam. Aerodromos) en Chile; 96 Guatemala, 71 Honduras, 327 México, 66 Nicaragua, 50 Panamá, 15 Portugal y 34 Venezuela.
- 1350.- Arts. 89 El Salvador y 62 España.
- 1351.- Art. 63 - 64 Colombia.
- 1352.- Véase "supra" párrafos 28 y 29.
- 1353.- Art. 62 Colombia.
- 1354.- Art. 90 Argentina.
- 1355.- Véase "supra" párrafo nº 65.
- 1356.- Arts. 88 y 55 Argentina.
- 1357.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 361.
- 1358.- Arts. 57- 59 Colombia.
- 1359.- Art. 62 España.
- 1360.- Arts. 62 España. 96 Guatemala, 71 Honduras, 66 Nicaragua, 50 Panamá y 16 v) Portugal.
- 1361.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 519.
- 1362.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 153; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 519.
- 1363.- RODRIGUEZ J., Teoría... Pág. 153.
- 1364.- Véase también en Octo. RAC 4444 OACI, que complementa los dos anexos mencionados.
- 1365.- REGO FERNANDEZ, El Estatuto... en II Jornadas. Pág. 108
- 1366.- CARTOU, Droit Pág. 235.
- 1367.- HAMILTON, Manual... Pág. 228.
- 1368.- Art. 12 Chicago.
- 1369.- Véase Octo. 8900 "Repertorio Guía del Convenio sobre aviación Civil Internacional". 1971 (art. 12).
- 1370.- Art. 12 Convenio de Chicago.
- 1371.- Octo. OACI 8900 "Repertorio..... (art.12).
- 1372.- Anexo 11, párrafo 2.1.2. en relación con la sección "Aplicación" del Preámbulo.
- 1373.- Art. 11 Convenio de Chicago.
- 1374.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 522.
- 1375.- Art. 11 Convenio de Chicago.
- 1376.- Art. 12 Convenio de Chicago.
- 1377.- Véase 4.1. anexo 2 OACI.

- 1378.- Véase 4.2. anexo 2 OACI.
1379.- Véase 4.3. anexo 2 OACI.
1380.- Véase 4.4. anexo 2 OACI en relación al apéndice C del mismo Anexo.
1381.- Véase 4.5. y 3.5. del Anexo 2 OACI.
1382.- Véase : 3.5.1.1. ; 5.5.2.1. ; 3.5.3. ; 3.5.5.5.1. del Anexo 2 OACI.
1383.- Véase 5.2.1. Anexo 2 OACI=
1384.- Véase 5.2.2. a) anexo 2 OACI.
1385.- Véase 5.3.1. anexo 2 OACI.
1386.- Véase 2.2.2.3. Anexo 11 OACI.
1387.- Véase 3.1. Anexo 11 OACI.
1388.- Véase 3.3.3. anexo 11 OACI.
1389.- Véase "Dependencia, control de tránsito aéreo" en Anexo 11 ("definiciones").
1390.- Véase 2.3.1. nº 1 y definición de "Centro de control de área" en el capítulo I del anexo 11 OACI.
1391.- Véase 2.3.1. nº 2 y definición de "oficina de control de aproximación" en Cap. I Anexo 11 OACI.
1392.- Véase 2.3.1. nº 3 anexo 11 OACI=
1393.- Véase 3.4.1.1. anexo 11 OACI.
1394.- Véase 2.5.2.1. anexo 11 OACI.
1395.- Véase "región de información de vuelo" Cap. I anexo 11 OACI.
1396.- Véase "área de control" en Cap. I anexo 11 OACI.
1397.- Véase 2.5.2.2.1. anexo 11 OACI.
1398.- Véase 2.5.2.2.1.1. anexo 11 OACI.
1399.- Ver 2.7.3.1. anexo 11 OACI.
1400.- Véase "aerovía" en Cap. I anexo 11 OACI=
1401.- Véase "ruta ATIS" y nota respectiva en cap. I anexo 11 OACI.
1402.- Véase "área de control terminal" en cap. I anexo 11 OACI
1403.- Véase 2.7.5.1. anexo 11 OACI.
1404.- Véase "zona de control" cap. I anexo 11 OACI.
1405.- Véase 2.7.5.2. anexo 11 OACI.
1406.- Véase 2.3. anexo 2 OACI.
1407.- Ver 2.3. anexo 2 OACI.
1408.- Art. 144 España.
1409.- Art. 7 Uruguay.
1410.- Arts. : 36 El Salvador, 49 Honduras, 326 nº 4 México, 44 Nicaragua, 67 Panamá y 32 Venezuela.
1411.- Arts. 1 Argentina.
1412.- Véase Octo. 4444 RAC /501-9 OACI : Parte II nº 6. Págs. 2-4 y 2-5.
1413.- Arts. : 9 Brasil, Disposición preliminar 19 , Cuba; 1 Rep. Dom., 19 Perú y 3 Paraguay.
1414.- Sección Derecho Aeronáutico, Comentarios... Pág. 218.
1415.- Véase "supra" párrafos 19 y 34.
1416.- Véase "supra" pág. 65.
1417.- Véase "supra" párrafos 62 y 64.
1418.- Véase "supra" párrafos 109 a 112.
1419.- Véase "supra" párrafo 63.
1420.- Véase "supra" párrafo 64.
1421.- Arts. : 63 Brasil, 41 Cuba, 14 y 26 Chile, 44 Rep.Dom., 27 Ecuador, 60 El Salvador, 147 España, 44 Honduras, 39 Nicaragua, 49 nº 2 Paraguay, 15 Perú, 12 Uruguay y 11 Venezuela.
1422.- Art. 13 Bolivia.
1423.- Art. 63 Brasil, 49 nº 2 Paraguay y 12 Uruguay.
1424.- Arts. : 27 Chile, 47 Rep. Dom., 40 Ecuador, 61 El Salvador, 40 Honduras, 59 Nicaragua, 144 Portugal,
1425.- Arts. : 47 Rep. Dom., 43 Honduras y 39 Nicaragua.
1426.- Art. 2, Chile.
1427.- TABLA DELINAS, Manual... Pág. 71; VIDELA, Derecho... T II. Pág. 423.

- 1429.- VIDE LA, Derecho... T II. Pág. 544.
1429.- Arts.: 4 Argentina, 55 Chile y 55 Paraguay:
1430.- Arts.: 49 Cuba, 14 España y 9 Venezuela.
1431.- Arts.: 54 Brasil, 84 El Salvador, 65 Honduras, 323 nº 5 México, 60 Nicaragua y 47 Panamá.
1432.- Arts.: 95 Rep. Dom., 87 El Salvador, 69 Honduras y 64 Nicaragua.
1433.- Arts.: 45 Brasil y 41 España.
1434.- Arts.: 5 Argentina, 47 nº 2 Brasil, 52 Colombia y 56 Paraguay.
1435.- VIDE LA, Derecho... T II. Pág. 541.
1436.- Arts.: 4 Argentina, 64 Brasil, 53 Colombia, 52 Costa Rica, 49 Cuba, 35 Chile, 55 Paraguay.
1437.- Arts.: 4 Argentina y 55 Paraguay.
1438.- Arts.: 52 Colombia, 73 Honduras, 328 México, 68 Nicaragua y 36 Venezuela.
1439.- VIDE LA, Derecho... T II. Pág. 545.
1440.- Arts.: 4 Argentina, 55 Paraguay y 36 Venezuela.
1441.- Arts.: 4 Argentina, 55 Paraguay.
1442.- Art. 4 Argentina.
1443.- Art. 150 España.
1444.- Véase LOUSTAU, La aeronave... Págs. 43 a 45.
1445.- Arts.: 39 Argentina, 2 Bolivia, 4 Paraguay.
1446.- Art. 17 Venezuela.
1447.- Art. 147 Portugal.
1448.- Arts.: 192-155 Argentina, 122-123-109-110 Brasil, 286-288 Rep. Dom., 300-151-158 El Salvador, 127 España, 253 Honduras, 352-351 México, 246 Nicaragua, 193 Panamá, 141-118-119 Paraguay y 110 Uruguay.
1449.- Arts.: 193 Argentina, 125 Brasil y 128 España.
1450.- Arts.: 109 Guatemala, 106 Perú y 39 Venezuela.
1451.- Arts.: 192-139 Argentina, 122-123-97 Brasil, 90-100 Costa Rica, 286-285 Rep. Dom., 254-257 El Salvador, 127 España y 141-107 Paraguay.
1452.- Arts.: 109 Guatemala, 222-221 Honduras, 343-342 a) México, 106 Perú y 39 Venezuela.
1453.- Arts.: 215-214 Nicaragua y 195 Panamá.
1454.- Art. 110 Uruguay.
1455.- Arts.: 192-140 Argentina, 122-123-98 Brasil, 286-287 Rep. Dom., 141-108 Paraguay.
1456.- Art. 128 España.
1457.- Arts.: 106 Perú y 39 Venezuela.
1458.- Art. 195 Panamá.
1459.- Arts.: 192-165 Argentina, 122-123-18 Brasil, 286-292 Rep. Dom., 141-131-132 Paraguay.
1460.- Arts.: 191 Argentina, 122-123-104 Brasil, 99-100 Costa Rica, 140 Paraguay, 106 Perú y 110 Uruguay.
1461.- Arts.: 192-141 Argentina, 141-109 Paraguay y 122-123-101 Brasil.
1462.- Arts.: 127 España, 106 Perú y 110 Uruguay.
1463.- Arts.: 10 Bolivia, 62 Brasil, 40 Cuba, 31 Chile, 57 Rep. Dom., 65 El Salvador, 65 Guatemala, 48 Honduras, 324 México, 45 Nicaragua, 72 Panamá y 110 Portugal.
1464.- Arts.: 10 Bolivia, 32 Chile, 54 Rep. Dom., 73 Panamá, 42 Paraguay, 110 Portugal, 57 Uruguay y 15 Proyecto Lationam.
1465.- Arts.: 10 Bolivia, 62 Brasil, 40 Cuba, 30 Chile, 72 Panamá y 110-115 Portugal.
1466.- Art. 62 Brasil.
1467.- Art. 72 Panamá.
1468.- Art. 68 Guatemala.
1469.- HAMILTON, Manual... Pág. 238.-
1470.- Véase art. 9º Chicago, HAMILTON, Manual... Pág. 238.
1471.- LOUSTAU, La aeronave... Pág. 94; art. 9º Convenio de Chicago.
1472.- VIDE LA, Derecho... T II. Pág. 527; art. 9º Convenio de Chicago.

- 1473.- Arts.: 7-9 Argentina, 60 Brasil, 4 Costa Rica, 39 Cuba, 26 Chile, 8 Rep. Dom., 2 Ecuador y 63 Panamá.
- 1474.- Arts.: 7-9 Argentina, 60 Brasil, 4 Costa Rica, 39 Cuba, 26 Chile, 8 Rep. Dom., 2 Ecuador y 63 Panamá.
- 1475.- Arts.: 54 El Salvador, 3 España, 64 Guatemala, 41 Honduras, 324 México, 36 Nicaragua, 40 Paraguay, 13 Perú, 66 Uruguay y 7 Venezuela.
- 1476.- Art. 86 Portugal.
- 1477.- Art. 9 b) Convenio de Chicago.
- 1478.- Arts.: 6 Argentina, 60 Brasil, 4 Costa Rica, Disp. Preliminares la. Cuba, 26 Chile, 5 Rep. Dom., 2 Ecuador, 3 España, 39 Paraguay, 9 Perú, 36 Uruguay, 7 Venezuela y 10-11 Proy. Latinoam.
- 1479.- Art. 8 Argentina.
- 1480.- Arts.: 8 Rep. Dom., y 63 Panamá.
- 1481.- Arts.: 48 Rep. Dom., 59 Guatemala, 42 Honduras, 37 Nicaragua y 64 Panamá.
- 1482.- Art. 56 Rep. Dom.
- 1483.- Cit. por VIDELA, Derecho... T II. Pág. 539.
- 1484.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 539.
- 1485.- Véase Ruta ATS en Cap. I, Anexo II OACI.
- 1486.- Véase "aerovía" en Cap. I, Anexo II OACI.
- 1487.- VIDELA, Derecho... T II. Pág. 540.
- 1488.- Arts.: 20 Argentina, 5-7 Bolivia, 332-nº 1 México, 45 Paraguay, 11 Perú, 55 Uruguay y 16 Proy. Latinoam.
- 1489.- Arts.: 7 Bolivia, 15 Chile, 22 El Salvador, 3 España, 45 Paraguay, 85-84 Portugal.
- 1490.- Art. 43 Rep. Dom.
- 1491.- Art. 68 Convenio de Chicago.
- 1492.- Art. 10 Convenio de Chicago.
- 1493.- Véase "supra" párrafo nº 26.
- 1494.- Véase "supra" párrafo nº 10.
- 1495.- Véase VIDELA, Derecho... T II. Pág. 540.
- 1496.- Arts.: 20 Argentina, 7-9 Bolivia, 67 Brasil, 5 Costa Rica, 15 Chile, 22-177 Rep. Dom., 21 Ecuador, 56-139 El Salvador, 87 España, 73 Guatemala, 39-117 Honduras, 330-nº 19 México, 54 Nicaragua, 62 Panamá, 44 Paraguay, 11 Perú, 29 Portugal, 52 Uruguay, 10 Venezuela y 17 Proy. Latinoam.
- 1497.- Arts.: 20 Argentina y 45 Paraguay.
- 1498.- Véase "Aeropuerto internacional", cap. I, Anexo 9 OACI.
- 1499.- Art. 87 España.
- 1500.- Art. 21 Argentina.
- 1501.- Arts.: 22 Argentina, 9 Bolivia, 15 Chile, 39-40 Rep. Dom., 145 El Salvador, 73 Guatemala, 121 Honduras, 116 Nicaragua, 141 Panamá, 47 Paraguay, 36 Portugal, 56 Uruguay, 19 Proy. Latinoam.
- 1502.- Arts.: 22 Argentina, 9 Bolivia, 116-150 Nicaragua, 141 Panamá, 36 Portugal, 56 Uruguay y 19 Proy. Latinoam.
- 1503.- Véase art. 32 Convenio de París (en MATEESCO MATTE, Traité... Pág. 179) y art. 39, c) Convenio de Chicago.
- 1504.- HAMILTON, Manual... Págs. 214 y 231.
- 1505.- Arts.: 15 Argentina, 4 Bolivia, 66 Brasil, 14 Chile, 37 Rep. Dom., 89 España, nº III e) Honduras y 46 Paraguay.
- 1506.- Arts.: 12 Costa Rica, 39 Ecuador y 6 Portugal.
- 1507.- Arts.: 17 Argentina, 10 Octo.RREE nº 150 del 20 feb. 1968 en Chile, 89 España, 147 Proy. Latinoam.
- 1508.- Art. 26 Convenio de Chicago.
- 1509.- Véase O.G. Anexo 9 OACI.
- 1510.- Art. 8 Convenio de Chicago.
- 1511.- Art. 89 España.
- 1512.- MATEESCO, Traité... Pág. 178.
- 1513.- Véase MATEESCO, Traité... Pág. 179, que cita los Octos. AFIP 206 (21-231) y Dec. 7279 c/341 (10-5-52).
- 1514.- Véase nota 5 h) MATEESCO, Traité... Pág. 179.

- 1515.- Arts.: 127 Rep. Dom., 78 Guatemala, 58 Perú y 9 y 29 Venezuela.
- 1516.- Arts.: 19 D.S. 34 de 19 enero 1968; 130 El Salvador, 111 Honduras, 341 México, 106 Nicaragua, 150 y 98 Panamá.
- 1517.- Arts.: 15 Argentina, 55 Brasil, 2 España y 51 Uruguay.
- 1518.- Arts.: 95-128-129 Argentina, 40 Colombia, 132-136 Rep. Dom., 7 Ley 29 nov. 1963 Ecuador, 127-137 El Salvador, 105 Honduras, 82 Nicaragua, 104-106 nº 2-109 Panamá, 68 nº 2 Perú.
- 1519.- Arts.: 78 Brasil, 81 España y 337 nº 4 México.
- 1520.- Arts.: 2 y 6 Octo. 34 de 19 enero 1968 Chile.
- 1521.- LOUSTAU, Los vuelos charter. Madrid, 1972. Pág. 44.
- 1522.- Art. 6 Convenio de Chicago.
- 1523.- Art. 1ª Sección 1a. del Acuerdo de Tránsito (véase texto en "Convenios multilaterales sobre tráfico aéreo" Ed. Iberia. Madrid, 1971. Pág. 201.
- 1524.- Fuente: Anuario del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Madrid, 1971. Págs. 127 y ss.
- 1525.- Véase art. 1ª Secc. 1a. del Convenio en "Textos multilaterales..." Ed. Iberia. Madrid, 1971. Págs. 209-210.
- 1526.- Anuario Instituto Iberoamericano.... 1971. Págs. 127 y ss.
- 1527.- Arts.: 129 Argentina, 69 Brasil, 32 Costa Rica, 23 Chile, 129 Rep. Dom., 88 España, 68 Guatemala, 113 Honduras, 337 nº 4 México, 108 Nicaragua, 104 nº 3 Panamá, 89 Paraguay, 76 Perú, 51 Uruguay, 41 Venezuela.
- 1528.- Arts.: 129 Argentina, 69 Brasil, 44 Cuba, 6-7 Octo. con fuerza de ley 241 de 1960 en Chile, 12 h) Rep. Dom. 7 Ley 29 nov. 1963 Ecuador, 8 II y 112 El Salvador, 88 España, 337 nº 4 México, 102 Panamá, 78 Paraguay, 76 Perú, 63 Uruguay y 41 Venezuela.
- 1529.- Arts.: 68 Guatemala, 15 Costa Rica, 113 Honduras y 108 Nicaragua.
- 1530.- Arts.: 129 Argentina, 17 Costa Rica, 8 DFL 241 de 1960 en Chile, 154 Rep. Dom.
- 1531.- Arts.: 123 y 122 El Salvador.
- 1532.- Véase SAUZA BRAUNO, "La audiencia pública aeronáutica". Montevideo, 1969. Ed. por el autor.

A P E N D I C E

TEXTOS LEGALES IBEROAMERICANOS

- ARGENTINA. Código Aeronáutico de 17 de mayo de 1967.
- BOLIVIA. Decreto Supremo de 24 de octubre de 1930, reglamentando el servicio aéreo en el territorio de la República.
- BRASIL. Código del Aire de 18 de noviembre de 1966.
- COLOMBIA. Ley de Aviación Civil de 26 de mayo de 1938.
- COSTA RICA. Ley General de Aviación Civil de 18 de octubre de 1949.
- CUBA. Reglamento General de Navegación Aérea Civil sobre el territorio de la República de Cuba y sus aguas jurisdiccionales, de 2 de mayo de 1928.
- CHILE. Decreto con fuerza de Ley sobre Navegación Aérea de 15 de mayo de 1931.
- REP. DOMINICANA. Ley de Aeronáutica Civil de la Rep. Dominicana Nº 505 de 4 de noviembre de 1969.
- ECUADOR. Ley de Tránsito Aéreo de 4 de enero de 1960 y Ley de Aviación Civil de 29 de noviembre de 1963.
- EL SALVADOR. Ley de Aeronáutica Civil de 22 de diciembre de 1955, Decreto Nº 2.011.
- ESPAÑA. Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960.
- GUATEMALA. Ley de Aviación Civil de 28 de octubre de 1949.
- HONDURAS. Ley de Aeronáutica Civil de 3 de septiembre de 1957.
- MEXICO. Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 30 de diciembre de 1950.
- NICARAGUA. Código de Aviación Civil aprobado por Decreto número 176, de fecha 18 de mayo de 1956.
- PANAMA. Decreto Ley núm. 19 de 3 de agosto de 1963 por el que se Reglamentó la Aviación Nacional.
- PARAGUAY. Código Aeronáutico de 30 de septiembre de 1957.
- PERU. Ley de Aeronáutica Civil de 11 de diciembre de 1965.
- PORTUGAL. Reglamento de Navegación Aérea aprobado por Decreto núm. 20.862, de fecha 25 de octubre de 1950.
- URUGUAY. Código de Legislación Aeronáutica de 3 de diciembre de 1948.
- VENEZUELA. Ley de Aviación Civil de 19 de abril de 1955.
- Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano.

(Comprende sólo las obras citadas)

A.L.A.D.A.

- "Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano". Versión de Uberlandia y de Bogotá en "IV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial". Ed. Kelly. Bogotá. 1972.

ALVAREZ ROMERO, CARLOS J.

- "La Aeronave y su Situación Registral". Madrid. 1957.

BAUZA ARAUJO, ALVARO

- "Unificación Legislativa, Doctrinal y Jurisprudencial Iberoamericana en Derecho Aéreo", en "II Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio", Salamanca, 1964. Madrid. 1964.
- "Las Servidumbres y Limitaciones Aeronáuticas a la propiedad en el Derecho Positivo Uruguayo" en Rev. de Derecho Público y Privado. En.-dic. 1959. Montevideo. 1959.
- "La Audiencia Pública Aeronáutica". Montevideo. 1959.
- "Política Aérea Iberoamericana". Montevideo. 1971.
- "La Cooperación Internacional en el Transporte Aéreo" en "Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico". Ed. Eudeba. Buenos Aires. 1968.
- "Esquema Aconsejable para un Código Aeronáutico Nacional Iberoamericano" en "IV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio". Ed. Casa de la Cultura Ecuatoriana. Quito. 1971.

BRAVO NAVARRO, MARTIN

- "El Comandante de Aeronave. Condición y Régimen Jurídico". Ed. Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1966.
- "Culpa y Responsabilidad del Comandante de Aeronave en la Navegación Aérea Privada" en "II Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio" (Salamanca, 1964). Ed. Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1964.

CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

- "Les telecommunications par satellites". Ed. Cujas. Paris. 1965.

CARTOU, LOUIS

- "Droit Aérien". Ed. Presses Universitaires de France. Paris. 1963.

CASTAÑO TOLÉNAS, JOSE

- "Derecho Civil Español, Común y Foral". T. II, Vol. I. Ed. Reus. Madrid. 1971.
- "Derecho Civil Español, Común y Foral". T. II, Vol. II. Ed. Reus. Madrid. 1965.

- "Droit Aerien". Ed. Juris-Classeur. Paris. 1951.

CHICO Y LONILLA

- "Apuntes de Derecho Inmobiliario Registral" (España). Madrid. 1968.

COCCA, ALDO A.

- "La cuestión de la nacionalidad de las aeronaves a la luz de los progresos de la Ciencia Jurídica" en "Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico". Ed. Eudeba. Buenos Aires. 1968.

- "L'unification du droit aerien en Amerique Latine" en "Revue Française de Droit Aerien". Nº 3 julio-septiembre 1965.

- "Consolidación del Derecho Espacial". Ed. Astrea. Buenos Aires. 1971.

- "Problemática del Derecho Espacial frente al Derecho Aeronáutico" en "II Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio". Ed. Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1964.

COOPER, JOHN C.

- "El Derecho de Volar". Ed. Del Círculo de Aeronáutica Argentina. Buenos Aires. 1950.

DELASCIO, VICTOR JOSE

- "Manual de Derecho de la Aviación". Ed. Grafos. Caracas. 1969.

- "Comentarios referentes a la posible revisión de la Ley de Aviación Civil vigente" (Venezuela) en Revista SOVEDAE, En-Dic 1971. Caracas 1971.

FERNANDEZ BRITAL, OSCAR

- "Unificación de la Legislación Aeronáutica de Hispanoamérica y España" (Tesis inédita). Madrid. 1964.

FERNANDEZ-SHAW, FELIX

- "La integración de Centroamérica". Ed. Cultura Hispánica. Madrid. 1965.

FERRER, MANUEL A.

- "Manual de Derecho Espacial". Ed. Tapas. Córdoba (Argentina). 1970.

- "Nuevos problemas que el Derecho Espacial plantea al Derecho Aeronáutico" en "Anuario" 1972 del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Madrid. 1972.

- "Espacio Aéreo y Espacio Superior". Córdoba (Argentina). 1971.

FOLCHI, MARIO O.

- "Problemas Jurídicos y Económicos del Regionalismo Aéreo Iberoamericano" en "Anuario" 1972 del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio. Madrid. 1972.

RAMOS, MIGUEL, ANTONIO

- "Principios de Derecho Aéreo". Talleres Gráficos del Estado. San Luis de Potosí (México). 1951.

GARCIA ESCUDERO, JOSE MARIA

- "Las Libertades del Aire y la Soberanía de las Naciones". Ed. del Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1951.

GARRIGUEZ Y DIEZ-CANABATE, JOAQUIN

- "Curso de Derecho Mercantil". T. II. Imp. Aguirre. Madrid. 1959.

GAY DE MONTELLA, RAFAEL

- "Principios de Derecho Aeronáutico". Ed. Depalma. Buenos Aires. 1950.

GULDIMANN, WERNER

- "La Condición Jurídica del Comandante de Aeronave" en "Rev. del Instituto de Derecho Aeronáutico. Universidad de Córdoba (Argentina), No 1. Córdoba. 1954.

HAMILTON D., EDUARDO

- "Manual de Derecho Aéreo". Ed. Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 1960.
- "La Codificación Latinoamericana del Derecho Aeronáutico" en "Período Internacional de Derecho Aeronáutico e Interplanetario". Ed. Secretaría Aeronáutica (Argentina). Buenos Aires. 1960.

IH KING WANG

- "La Delimitación de la Soberanía Vertical". Ed. por el Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1955.

UGLART, MICHEL DE

- "Traité Elementaire de Droit Aerien". Ed. Pichon ed Durand-Auzias. Paris. 1952.

KHAUT, ARNOLD SHITMAN

- "Nuevos puntos de vista sobre Soberanía espacial" en "Período Internacional de Derecho Aeronáutico e Interplanetario". Ed. Secretaría de Aeronáutica (Argentina). Buenos Aires. 1960.

LANDY, BURTON A.

- "La Financiación en la Compraventa de Aeronaves" en "Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico". Ed. Eudeba. Buenos Aires. 1968.

LELA PAZ, JUAN A.

- "Compendio de Derecho Aeronáutico". Ed. Eudeba. Buenos Aires. 1970.

LEONIS GONZALEZ, JACUZO

- "La Aeronave ante el Derecho Real de Hipoteca". Madrid. 1970.

LOUSTAU F., FRANCISCO

- "La Aeronave y su Régimen Jurídico". Ed. del Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1958.
- "Los Vuelos Charter". Madrid. 1972.

MACHIN S., ERNESTO

- "Asistencia y Salvamento en el Derecho Aeronáutico Internacional". Ed. del Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1949. (Separata de la Revista Española de Derecho Internacional. Vol. II, nº 3. 1949).

MAPELLI Y LOPEZ, ENRIQUE

- "Códigos y Leyes de Aviación Civil en Iberoamérica". Ed. Cultura Hispánica. Madrid. 1970.
- "La Codificación Aeronáutica en América y Europa" en "Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico". Ed. Eudeba. Buenos Aires. 1968.

MATEESCO MATTE, NICOLAS

- "Traité de Droit Aerien-Aeronautique". Ed. Pedone. Paris. 1964.

MC. HAIR, LORD

- "The Law of the Air". Ed. Stevens & Sons. London. 1964.

MENDOZA FUGON, LUIS F.

- "Condición Jurídica de la Aeronave". Tegucigalpa (Honduras). 1965.

NUMA SANCHEZ, ALCIDES

- "Política Aérea en América: Argentina" en "Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico". Ed. Eudeba. Buenos Aires. 1966.

REGO FERNANDEZ y BRAVO NAVARRO

- "El Estatuto Internacional del Comandante de Aeronaves" en "Rev. SOVEDAE". En.-dic.1971. Caracas. 1971.

REGO FERNANDEZ, INDALECIO

- "El Estatuto del Comandante de la Aeronave" en "II Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio" (Salamanca-1964). Ed. Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1964.

RODRIGUEZ J., AGUSTIN

- "Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico". Ed. Depalma. Buenos Aires. 1963.
- "Posibilidad y Conveniencia de un Código Aeronáutico Latinoamericano". Ed. Depalma. Buenos Aires. 1962.

SALVADOR, ANTONIO

- "La nueva Ley de Navegación Aérea" (España), en "Rev. General de Legislación y Jurisprudencia". En. 1961. Madrid. 1961.

SALPADO DE LA CERDA, J. C.

- "Curso de Direito Privado de Navegação". Vol. II. "Direito Aeronáutico". Ed. Libreria Freitas Bastos. Rio de Janeiro-Sao Paulo. 1970.

SEARA V., MODESTO

- "Introducción al Derecho Espacial". Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 1961.

SECCION DERECHO AERONAUTICO (INST. FRANCISCO DE VITORIA)

- "Comentarios a la Ley Española de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960". Ed. del Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1962.

TAPIA SALINAS, LUIS

- "Manual de Derecho Aeronáutico". Bosch. Barcelona. 1944.
- "La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo". Ed. por el Instituto Francisco de Vitoria y Ministerio del Aire. Madrid. 1953.
- "Textos Internacionales sobre el Espacio. International Texts on Space (Edición bilingüe con la colaboración de J.J. López Gutiérrez)". Ed. del Instituto Francisco de Vitoria. Madrid. 1966.

VIDELA ESCALADA, FEDERICO

- "Derecho Aeronáutico". T. I. Ed. Zavallia. Buenos Aires. 1969.
- "Derecho Aeronáutico". T. II. Ed. Zavallia. Buenos Aires. 1970.
- "La Responsabilidad por el Ruido Causado por las Aeronaves" en "Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico". Ed. Eudeba. Buenos Aires. 1968.

VILLAGOMEZ, RAFAEL

- "Condición Jurídica de la Aeronave". México. 1971.

VILLACANAS GONZALEZ

- "La Propiedad en Sentido Vertical" en "Rev. Crítica de Derecho Inmobiliario". Madrid. 1953.

ZHUKOV, G. P.

- "La Nueva Jurisprudencia Extraterrestre" en "Rev. Inactivo" de UNESCO. Publicación de la Oficina de Educación Iberoamericana. Vol. XXI. Nº 3. Jul.-Sept. 1971. Madrid. 1971.